National Transportation Agency of Canada
Office national des transports du Canada

Air Services

A Staff Report to the
National Transportation Act
Review Commission

May 1992

Canada

© Minister of Supply and Services Canada 1992
Catalogue No. TW4-1/8-1992E
ISBN 0-662-19530-2

Ce rapport est aussi disponible en français
This report is printed on recycle paper

AIR SERVICES

EXECUTIVE SUMMARY

Section 266 (3) of the *National Transportation Act, 1987* (*NTA, 1987*) requires the Comprehensive Review to address two aspects of air services. These are:

- "the impact of this Act on air service in the various regions of Canada, particularly on routes having low traffic volumes" ; and
- "the advisability of retaining or modifying the special economic regulation applicable to northern and remote air services."

The *NTA, 1987* removed most economic regulation of air transportation in southern Canada and changed the regulations in northern and remote regions of Canada.

Following the introduction of the new legislation, the economy entered a recession which reduced the demand for air services and has influenced the level of service provided by air carriers since the third quarter of 1989. In comparison to the years before 1988, service to travellers and shippers has improved despite a drop in demand for flights during the recession. More flights and seats are offered in all markets than during 1983 to 1987, when the economy was strong.

The two large carriers are suffering short-term difficulties due to reduced demand on high volume routes and long haul routes and have had to deal with excess capacity through layoffs, reductions in the number of flights and the transfer of services to regional affiliate networks.

Travellers and shippers have access to more flights and more frequent service than before 1988 because regional affiliate networks have expanded, acquiring routes previously served by the larger carriers, and expanding into previously under-served local markets. This has been effective in linking northern and remote communities to the networks of major carriers.

Average air fares paid by travellers have only marginally increased since 1987, due to the increased use of discount fares. This is consistent with average revenues (yield) which have decreased since 1987 and is now stable.

Under the *NTA, 1987*, some regulatory control, (licensing and complaints against unreasonable fares), over northern and remote air services was retained because air service markets are fragile in these regions. Since 1988, 209 objections to licence applications have been filed and the

Agency has denied licences in two cases. There have been five complaints against fares and in each case the Agency found the fares to be reasonable. Surveys of travellers carried out under the Annual Reviews have identified support for the retention of regulatory controls in northern and remote regions.

INTRODUCTION

Subsection 266 (3) of the *National Transportation Act, 1987* (*NTA, 1987*) requires that the Comprehensive Review address two aspects of air services. These are:

- "the impact of this Act on air service in the various regions of Canada, particularly on routes having low traffic volumes" ; and
- "the advisability of retaining or modifying the special economic regulation applicable to northern and remote air services."

The *NTA, 1987* was designed to reduce regulation and encourage reliance on market forces to improve service to travellers and shippers. The *NTA, 1987* removed most economic regulation of air transportation in southern Canada and changed the regulations in northern and remote regions of Canada.

In southern Canada, before the *NTA, 1987*, market entry controls required applicants to show that proposed services met public necessity and convenience criteria. Now, carriers must be Canadian and need only a fitness test (i.e., safety and insurance standards). Before, to reduce or discontinue a service, carriers had to get approval. Now, the carrier need only give 120 days notice. Carriers no longer need to file fares and rates, merely publish them. The *NTA, 1987* allows the National Transportation Agency to control increases in fares on monopoly routes in southern Canada.

The *NTA, 1987* recognized the special role of northern and remote air transport. In northern and remote services, carriers must also prove themselves fit. Additionally, a person or company can request that the Agency refuse to grant the licence, but they must prove that the service would harm the public. On northern and remote routes, the public can complain to the Agency about a rise in fares; if the Agency finds these fares unreasonable, it may reduce them. In the north, the scheduled, charter and specialty licence categories remain, and the Agency may restrict licences to specific routes and types of aircraft.

International air service provisions remained the same except for some administrative streamlining.

AIR SERVICES

This analysis, by Agency staff, examines the changes in air services across Canada since 1988, and reports on how the special regulatory controls are working on northern and remote air services.

SERVICE

This section reviews the changes to air services and fares since the new law was introduced. It then describes the changes in industry structure resulting from the need to meet the demands of travellers and shippers.

Following the introduction of the new legislation, the economy entered a recession which reduced the demand for air services. This influenced the level of service provided by air carriers since the third quarter of 1989.

Scheduled passenger traffic increased as the economy improved after the 1981-82 recession and after the regulatory controls were relaxed in 1984. Between 1983 and 1990, scheduled passenger traffic in Canada rose by over 47 percent, with most of this increase occurring between 1983 and 1987. Passenger traffic began to drop in 1989 and has continued its decline into 1991. The demand for air service was also affected by the Gulf War, which caused fuel prices to rise and so, for a short while, raised air fares.

As a result of reduced demand carriers changed their service. The following sections describe the trends in service in the top twenty-five markets, the regional markets and in cargo service.

Top Twenty-Five Markets

As shown in Appendix 9.1, the number of flights (direct and indirect) between the top 25 city-pairs increased from 1987 to 1989 and has decreased since late 1989. The number of seats offered shows a similar trend. Compared to 1983, however, flights and seats offered in 1991 increased by 46 percent and 20 percent. By aircraft type, the number of jet flights offered in 1991 were 10 percent lower than 1987, but 22 percent higher than in 1983. Non-jet flights were 21 percent lower than in 1987 but 787 percent higher than in 1983. This indicates the growing competition in these markets from regional airlines, whose fleets utilize this type of aircraft.

Atlantic Provinces

A sample of 13 city-pairs in the Atlantic region (Appendix 9.2) shows that 23 percent more flights were offered in 1991 than in 1987, and 185 percent more than in 1983. There were 33 percent more non-jet flights in 1991 than in 1987, and 510 percent more than in 1983. The number of seats offered was fairly stable between 1991 and 1987, but in 1991 were 40 percent more than in 1983.

Ontario and Quebec

A sample of 16 city-pairs in these two provinces shows that since 1990 total flights have marginally declined, but are 15 percent greater than in 1987, and 158 percent more than in 1983. Since 1990, jet flights have also dropped 84 percent, and are 98 percent lower than in both 1987 and 1983. (This is due, in part, to the loss of Intair's services.) But non-jet flights in 1991 were 83 percent and 649 percent higher than in 1987 and 1983. Seats offered in 1991 were slightly less than in 1990, 21 percent lower than in 1987, but 5 percent higher than in 1983.

Western Provinces

A review of service between 22 city-pairs in the prairie provinces and British Columbia shows a marginal decrease in flights between 1990 and 1991. The number of flights in 1991 was however, 8 percent higher than in 1987, and 97 percent higher than in 1983. Since 1990, regional carriers have offered 11 percent more non-jet flights. This is an increase of 55 percent and 780 percent over 1987 and 1983. Similar to other regions, from 1990 to 1991, jet flights decreased 54 percent. The number of seats offered in 1991 dropped by 17 percent from 1990, by 26 percent from 1987 and were 13 percent less than in 1983.

Northern Air Services

The number of flights between 60 northern city-pairs (i.e. routes to, from, or within the north) dropped by 9 percent between 1990 and 1991. This was, however, an increase of 18 percent over 1987, and 111 percent over 1983. Seat capacity in 1991 was also 3 percent less than 1990. Again, however, 22 percent more seats were offered than in 1987, and 53 percent more than in 1983. By aircraft type, jet flights were down 2 percent from 1990. Non-jet flights decreased 14 percent. The north did, however, have 15 percent more jet flights than in 1987, and 12 percent more than in 1983. Similarly, non-jet flights were 21 percent higher than in 1987, and 630 percent higher than in 1983.

Cargo

The trend in cargo tonnage since 1988 is shown in Appendix 9.7. Cargo tonnages increased from 1988 to 1990 and declined somewhat in 1991. Although some improvement has been noted, most respondents to the Agency's surveys, carried out for the Annual Reviews, report little change in service. Cargo service is especially important to northern and remote communities. The expansion of regional carriers has improved links to southern markets.

Summary

When compared to the years before 1988, service to travellers and shippers has improved, despite the recent drop in demand for service during the recession. There is more competition in both southern and northern Canada, as shown by increased service in all markets and an increase in the number of routes served by two or more carriers since 1988, as shown in Appendix 9.7.

The two large carriers - Air Canada and Canadi*n - are suffering short-term difficulties due to reduced demand on high volume routes and long haul routes, and have had to deal with excess capacity by reducing service on some routes. But more flights and seats are offered than during 1983 to 1987, when the economy was strong, giving travellers more choice and flexibility. Although some communities lost jet services provided by major carrier, usually it was replaced by higher frequency turboprop and/or smaller jet services provided by regional affiliates of the large carriers and local "niche" carriers.

Using more non-jet service, affiliates of the major carriers continue to expand their service by taking over routes from major carriers, and by extending service to new "local" markets. The expansion of regional carriers has also been effective in linking northern and remote communities to the networks of major carriers.

FARES

One measure of the level of airfares is the average revenue carriers gain per passenger kilometre flown: in other words "yield". Appendix 9.3 tracks yield since 1986, in constant dollars, for the two large carriers.

Since 1988, this measure has shown stable yield, but it has decreased since 1987. This demonstrates how competition and the recession have affected the industry.

Statistics Canada's "Fare Basis Survey" reports an increase in both the economy fare index (including business class) and the discount fare index for domestic scheduled services operated by Level I carriers between 1986 and 1990. Appendix 9.4 shows the economy fare index to be higher than the Consumer Price Index (CPI) over the same period. Comparison with the CPI, however, does not take into account the increased use of discount fares since 1983.

Appendix 9.5 shows a steady increase in the use of discount fares since 1983. Discounts are now available on most routes, in both the south and the north and may be as much as 50 percent less than economy or basic fares. On both high-density and popular long-haul routes, carriers use discounts to fill seats and to compete. But discounts have been higher on the latter because charter operators also compete on these routes.

In the second quarter of 1991, over 64 percent of passengers on domestic flights in southern Canada travelled on discount air fares, the highest second quarter percentage reported since the survey was started in 1983. This figure results from Air Canada's and Canadi*n's seat sale strategy. This is a rise of 16 percent and 44 percent over the same period in 1987 and 1983 and is exceeded only by the 69 percent figure reported during the third quarter of 1990. (Usually companies discount fares most during the third quarter).

Similarly, in the second quarter of 1991, 42 percent of passengers carried on flights to, from, or within northern Canada travelled on discount air fares. This is an increase of 6 percent over 1987 and 35 percent over 1983.

Increased competition, resulting in more widespread use of discount fares, has curbed increases in air fares. Both economy and discount airfares have increased since 1987 but, as shown in Appendix 9.1, average fares (in constant dollars) have been fairly stable since 1987. Average fares in 1991 were only 6 percent higher than in 1987 due to the increased use of discount fares since 1987.

INDUSTRY STRUCTURE

Air services are dominated by two large carriers - Air Canada and Canadi*n - who now provide extensive route networks using affiliated regional carriers . In the early 1980's the air industry had prescribed roles for carriers. Smaller companies served as collectors and distributors for regional and national carriers. Since the mid-1980's this has been replaced by two networks linked to the larger carriers. These networks have grown through purchases of independent carriers, mergers and alliances. This allowed airlines to link national, regional and local flights and has produced two competitive networks.

In 1989, the recession cut demand and the Gulf war raised oil prices, squeezing the two large carriers' revenues. Faced with overcapacity, they were forced to reorganize service, lay off employees and offer widespread discounts in fares. The slumping economy forced large airlines to accelerate the transfer of service on most low density routes, which began in the mid-1980's, to their regional affiliates. As a result, domestic capacity by sector has changed. As shown in Appendix 9.6, regional affiliates increased their share of seats from 26 percent in 1988 to 36 percent in 1991. A similar trend has occurred in the growth of the regional affiliates' share of revenue. Regional carriers have acquired routes previously served by large carriers, and expanded to include local services. This has lead to improved service on smaller feeder routes.

The new competitive regime has also affected the independent sector, in particular charter services. In 1987 and 1988 many new charter services started up. By 1990, the recession and increased competition forced six charter services into bankruptcy. Despite the closing of several charter services, charter capacity remains greater than was available to tour operators in the mid-1980's.

In the scheduled sector, with the demise of Intair and City Express, two major independent services remain - Air Inuit and First Air. Others have been absorbed into the affiliates of the two large air carriers.

Overall, as a result of increased competition, licensed domestic air carriers and domestic licences issued have steadily increased. The trends in licences issued are shown in Appendix 9.7.

NORTHERN AND REMOTE REGULATIONS

The *NTA, 1987* kept some regulatory control over northern and remote air services because air service markets are fragile in these regions. This control covers market entry, complaints against unreasonable fares and certain licence restrictions. Appendix 9.8 shows the area of Canada covered by these controls.

In the south the Agency must issue a licence to a "fit" applicant. In the north a fit applicant can also obtain a licence to operate a service, but any person or group may object to the proposed licence. The onus of proving that the licence would cause a "significant decrease or instability" in service rests with the objector.

Since 1988, 209 objections to licence applications have been filed and in two cases the Agency has denied the licence. The Agency surveys, carried out for the Annual Reviews, have not identified any consensus against this reverse-onus process. Indeed, about 70 percent of those surveyed offered no opinion on the processes effectiveness. Similarly, 50 percent of those surveyed offered no opinion as to whether the process should be retained and 40 percent stated that it should be retained.

Since 1988, five complaints about unreasonable fares have been filed with the Agency. In all cases, the Agency found the fares to be reasonable. The Agency surveys have also identified support for retention of this provision.

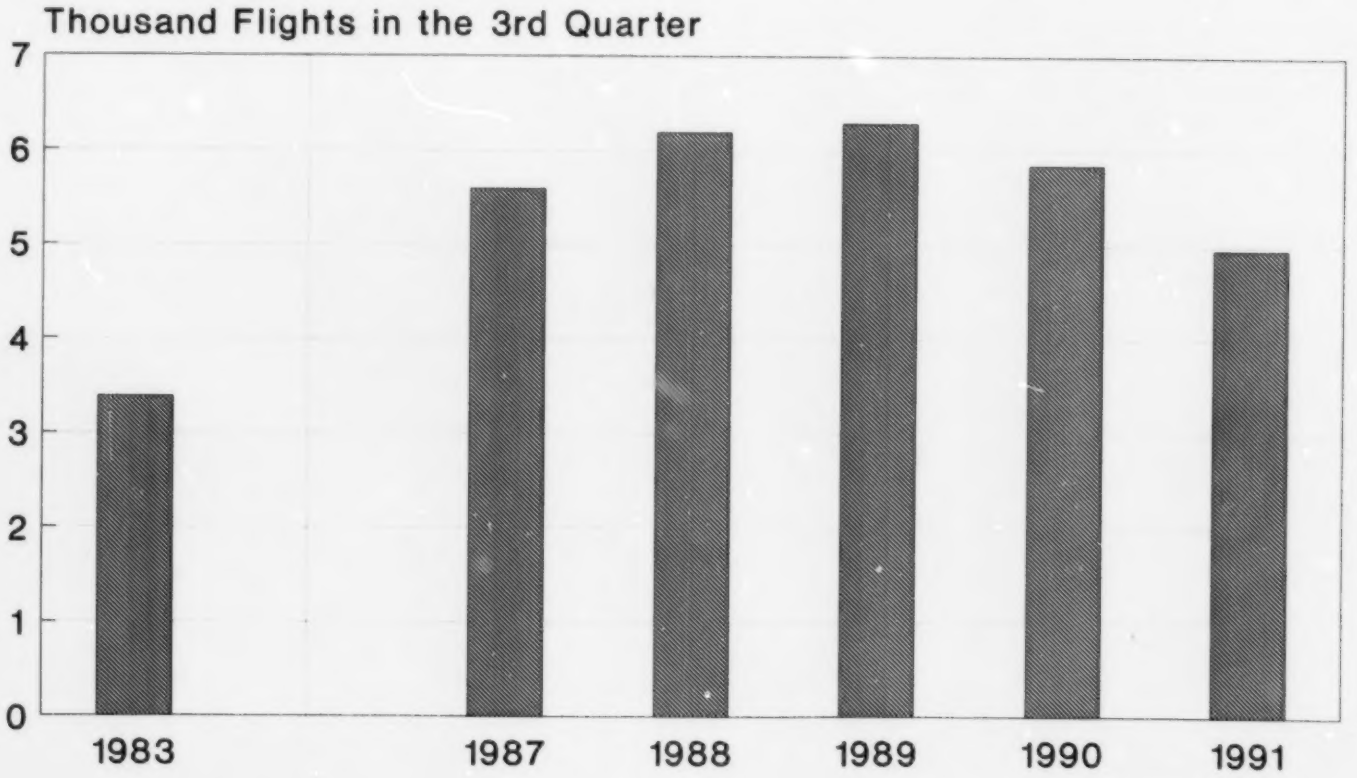
Top Twenty-Five Canadian City-Pair Markets

Year	Number of Weekly Scheduled: Flights	Seats	Average Fare
	3rd Quarter	3rd Quarter	Constant 1991 Dollars
1983	3,386	467,735	-
1987	5,594	604,292	177.42
1988	6,188	743,013	158.29
1989	6,286	698,550	165.93
1990	5,845	619,550	180.68
1991	4,953	562,030	188.77

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 9.1A

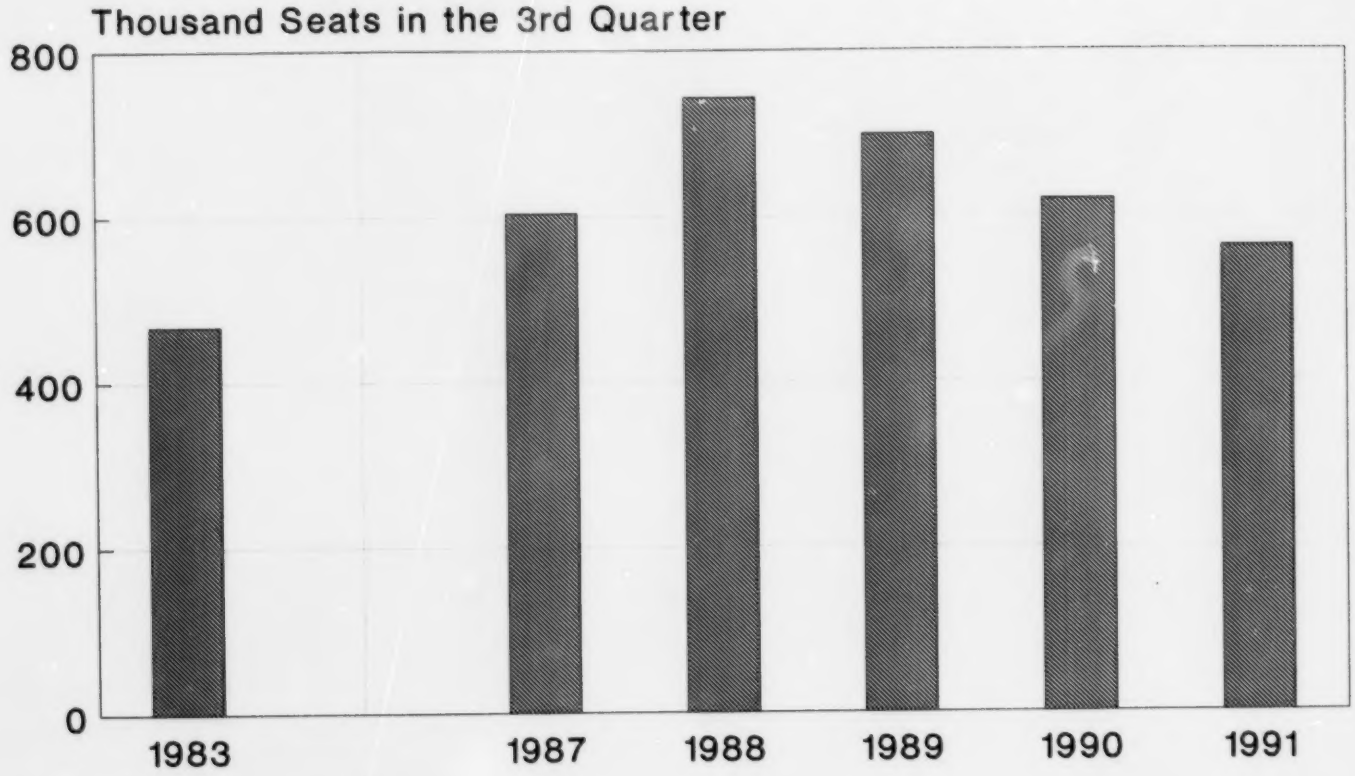
Weekly Scheduled Flights in the Top Twenty-Five Canadian Markets



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 9.1B

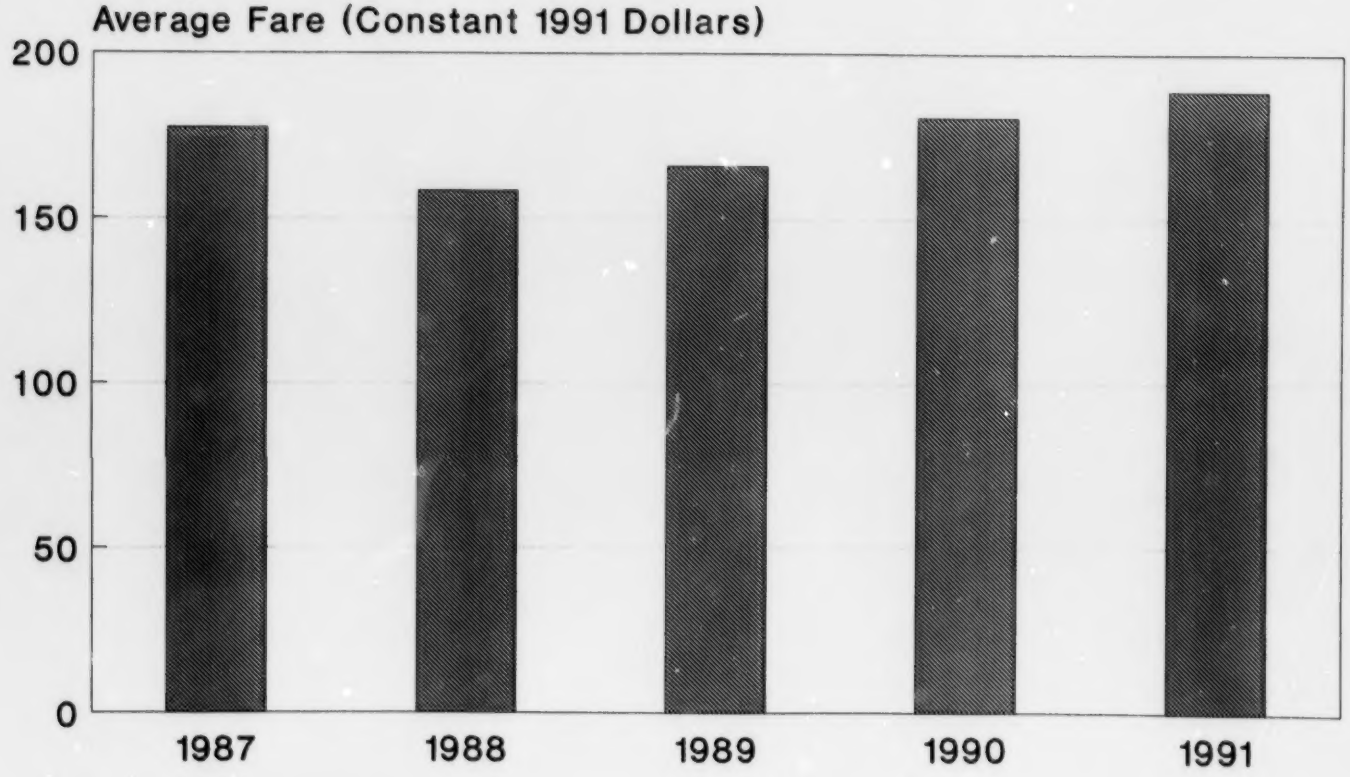
Weekly Scheduled Seats in the Top Twenty-Five Canadian Markets



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 9.1C

Average Air Fares for the Top Twenty-Five Canadian Markets



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 9.2

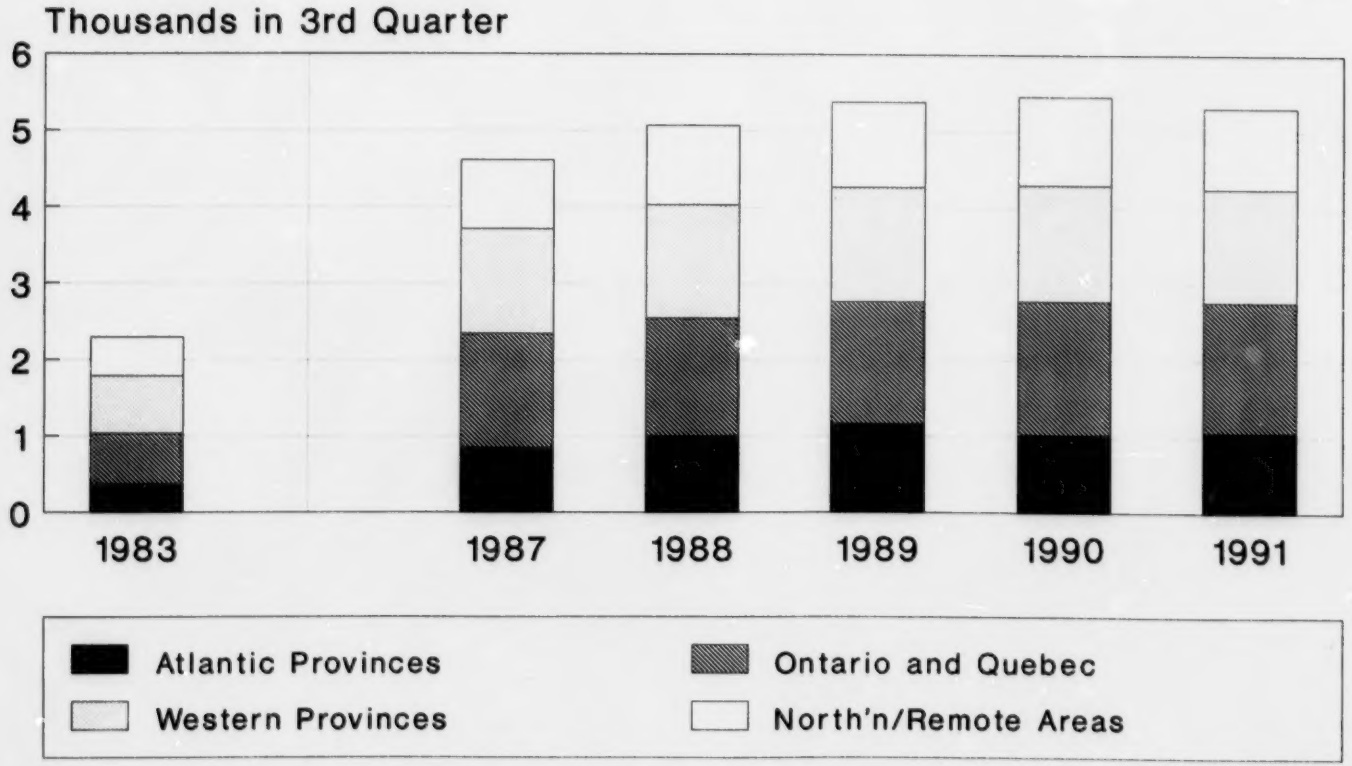
Weekly Scheduled Flights and Seats in Canadian Regional Markets

	Year	Atlantic Provinces	Ontario and Quebec	Western Provinces	Northern and Remote Areas	Total
Flights 3rd Qtr.	1983	368	667	753	501	2,289
	1987	852	1,495	1,368	895	4,610
	1988	1,002	1,544	1,487	1,032	5,065
	1989	1,169	1,600	1,495	1,109	5,373
	1990	1,025	1,752	1,517	1,161	5,455
	1991	1,049	1,723	1,481	1,055	5,308
Seats 3rd Qtr.	1983	32,474	57,014	77,758	46,016	213,262
	1987	45,444	75,714	92,083	57,892	271,133
	1988	48,244	74,577	93,658	65,674	282,153
	1989	52,319	67,830	85,051	71,338	276,538
	1990	48,070	64,054	81,992	72,628	266,744
	1991	45,624	60,079	68,000	70,616	244,319

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 9.2A

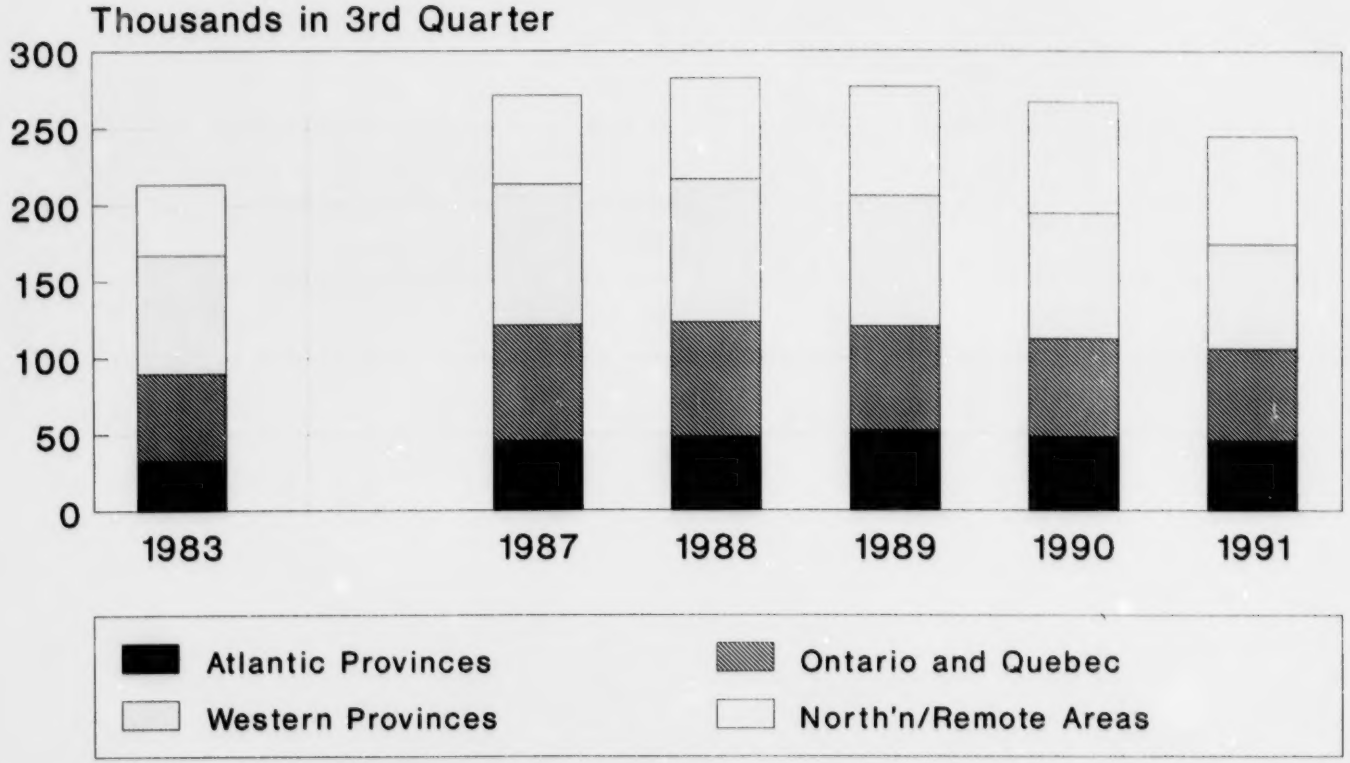
Weekly Scheduled Flights in Canadian Regional Markets



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 9.2B

Weekly Scheduled Seats in Canadian Regional Markets



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

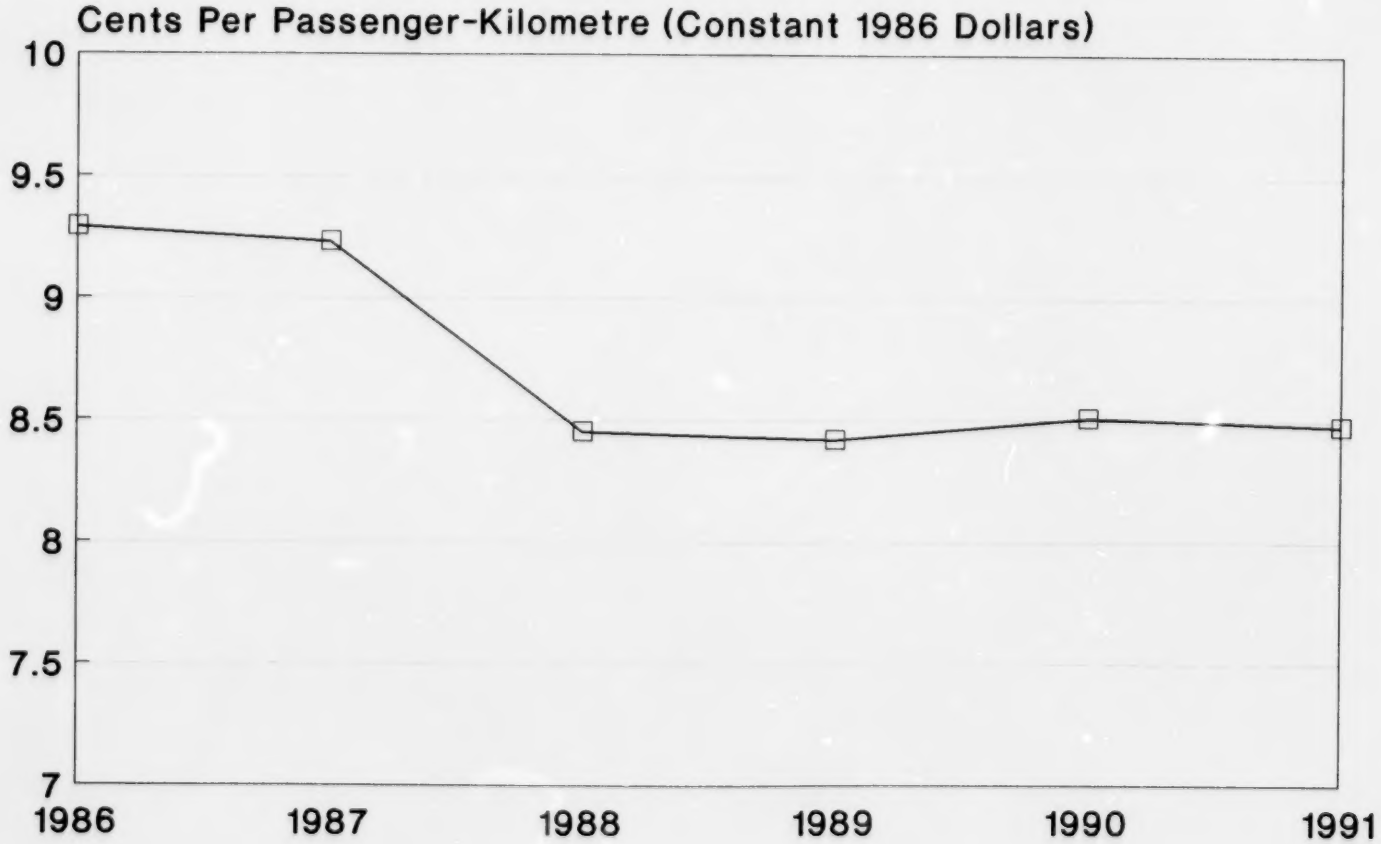
Yields: Air Canada and PWA Corp.

Year	Cents per Passenger Kilometre
	(constant 1986 dollars)
1986	9.29
1987	9.23
1988	8.45
1989	8.42
1990	8.51
1991	8.48

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Air Canada and PWA Corp.

Appendix 9.3A

Yields: Air Canada and PWA Corp.



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Air Canada and PWA Corp.

Appendix 9.4

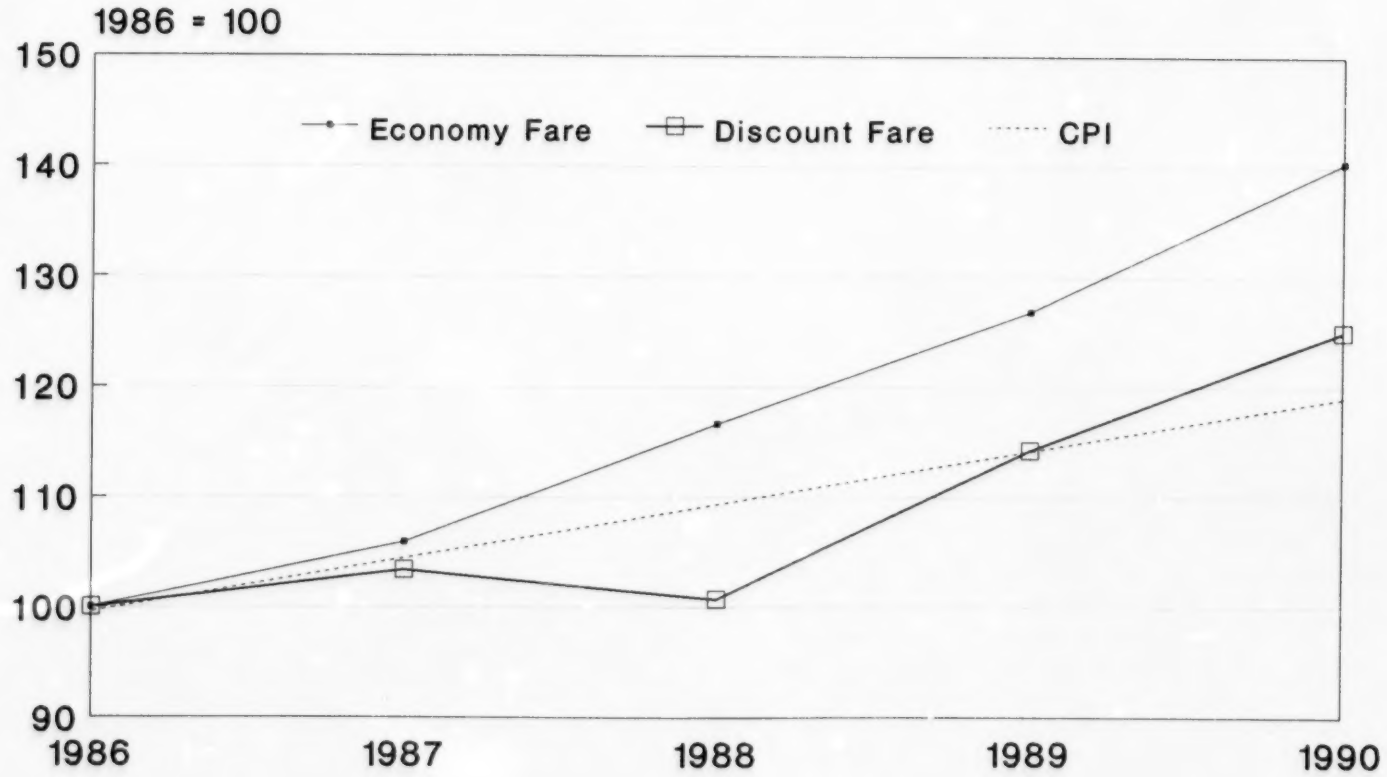
Fare Index vs. Consumer Price Index on Southern Canadian Routes

	1986 = 100		
Year	Economy Fare	Discount Fare	CPI
1986	100.0	100.0	100.0
1987	105.9	103.4	104.4
1988	116.6	100.7	108.6
1989	126.8	114.2	114.0
1990	140.4	125.0	119.5

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Statistics Canada

Appendix 9.4A

Fare Index vs. Consumer Price Index on Southern Canadian Routes



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Statistics Canada

Appendix 9.5

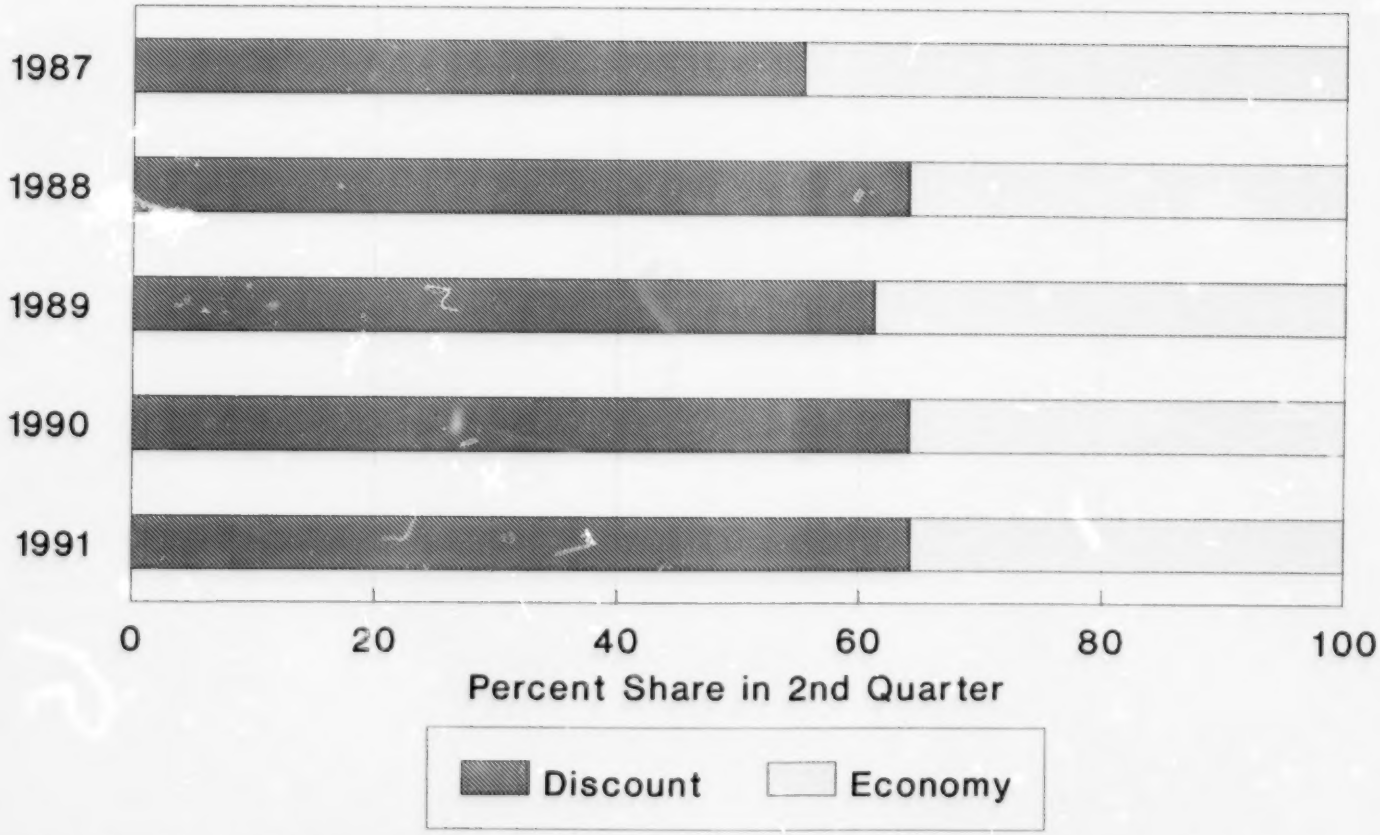
Discount vs. Economy Fare Usage

	Percent Share in 2nd Quarter	
Year	Discount Fare	Economy Fare
	%	%
1987	55.3	44.7
1988	64.0	36.0
1989	61.2	38.8
1990	64.1	35.9
1991	64.2	35.8

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 9.5A

Discount vs. Economy Fare Usage



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

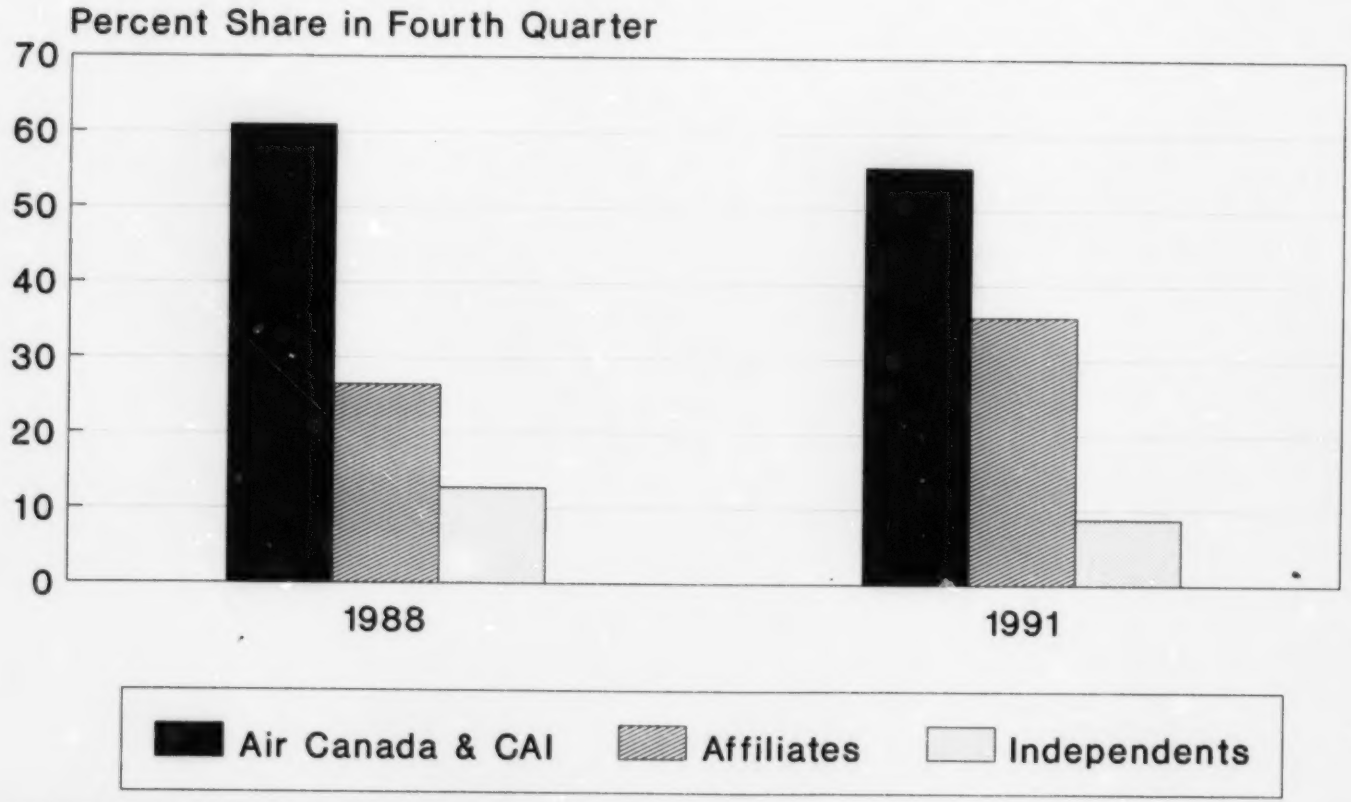
Share of Total Weekly Seats by Sector

	Percent Share in 4th Quarter		
Year	Air Canada and CAI	Affiliates	Independents
	%	%	%
1988	60.9	26.4	12.7
1991	55.5	35.7	8.8

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Transport Canada

Appendix 9.6A

Share of the Total Weekly Seats by Sector



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Transport Canada

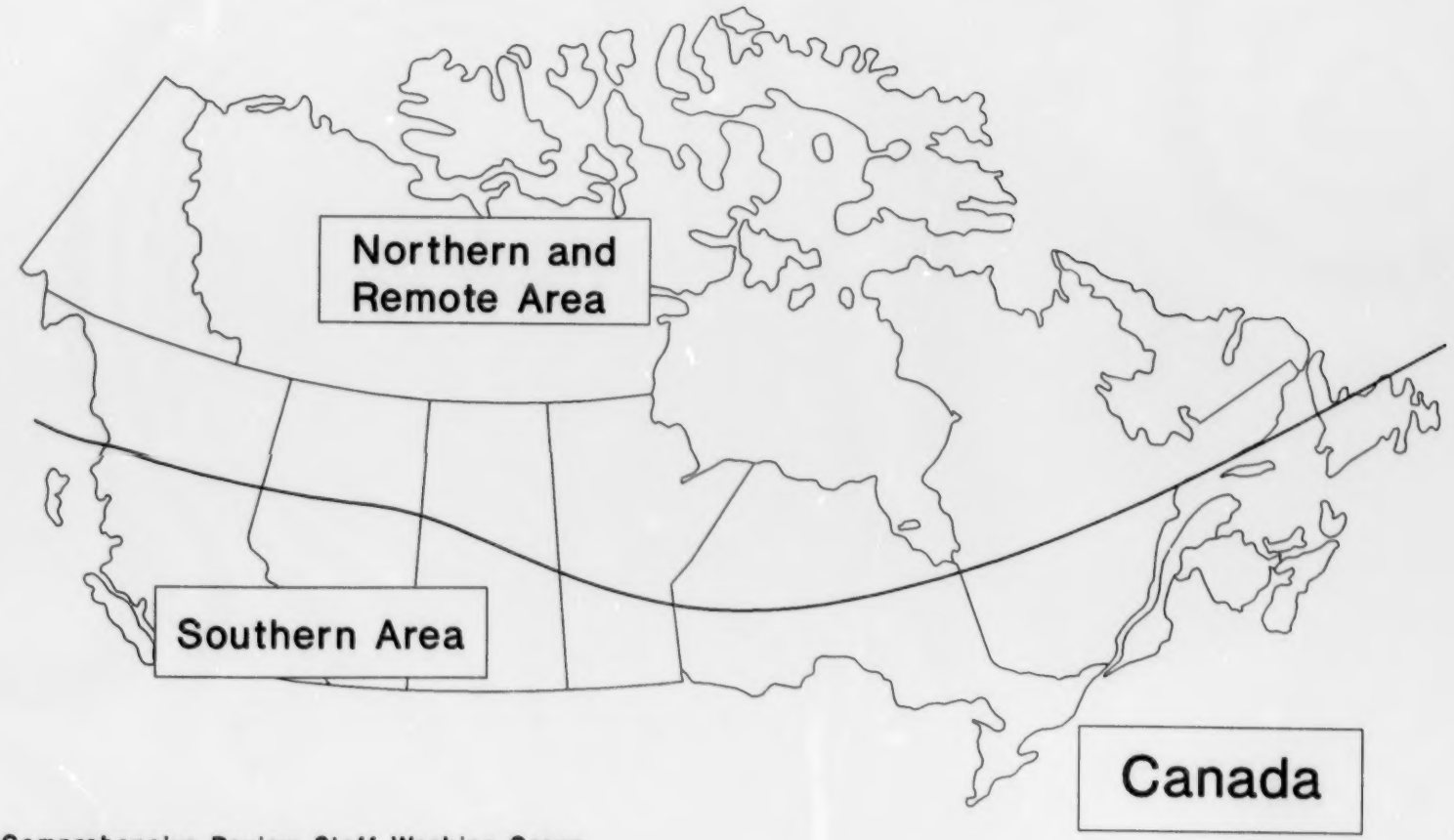
Other Air Statistics

Year	Licenses Held in Canada	Routes in Canada Served by Two or More Carriers	Cargo Handled at Canadian Airports
		%	(000,000 kg)
1983	-	16.6	-
1988	1,858	23.2	620
1989	2,012	28.8	714
1990	2,198	30.8	722
1991	2,430	28.4	684

Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 9.8

Delineation of Northern and Southern Routes for License Purposes



Comprehensive Review Staff Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

This report is the ninth of a series:

1.	Rail Competitive Access	(ISBN -- 0-662-19522-1)
2.	Rail Rationalization	(ISBN -- 0-662-19523-X)
3.	An Integrated and Competitive Transportation System: Meeting Shipper and Traveller Needs	(ISBN -- 0-662-19524-8)
4.	Railway Compensatory Rates	(ISBN -- 0-662-19534-5)
5.	Railway Captive Shippers	(ISBN -- 0-662-19526-4)
6.	The Shipping Conferences Exemption Act, 1987	(ISBN -- 0-662-19528-0)
7.	Accessing Continental Rail Networks	(ISBN -- 0-662-19525-6)
8.	Accessible Transportation Services for Persons with Disabilities	(ISBN -- 0-662-19529-9)
9.	Air Services	(ISBN -- 0-662-19530-2)

Office national des transports du Canada
National Transportation Agency of Canada

Les services aériens

Un rapport de travail à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux

Mai 1992

Canada

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992
No de catalogue TW4-1/9-1992F
ISBN 0-662-97424-7

This report is also available in English
Ce rapport est imprimé sur du papier recyclé

LES SERVICES AÉRIENS

SOMMAIRE

Aux termes du paragraphe 266 (3) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (*LTN 1987*), il faut tenir compte, dans l'examen complet, des deux aspects suivants des services aériens :

- « l'effet de la présente loi sur le service aérien dans les diverses régions du Canada et notamment sur les trajets à faible trafic »;
- « l'utilité de maintenir ou de modifier les règlements économiques spéciaux applicables au service aérien desservant les régions septentrionales ou éloignées ».

La *LTN 1987* a retiré des règlements économiques reliés au transport aérien dans le sud du Canada et a modifié des règlement touchant le transport aérien dans les régions septentrionales ou éloignées du Canada.

L'analyse, entreprise par le personnel de l'Office, examine les changements qui ont eu lieu à travers le Canada depuis 1988 dans les services aériens. Elle fait également rapport sur la manière dont les dispositions réglementaires spéciales s'impriment aux services aériens du Nord et des régions éloignées.

Après l'introduction de la nouvelle loi, l'économie a plongé dans une récession qui a réduit la demande de services aériens et exercé une influence sur le niveau des services offerts, depuis le troisième trimestre de 1989, par les transporteurs aériens. Comparativement à ce qui s'est produit avant 1988, les services offerts aux voyageurs et aux expéditeurs se sont améliorés en dépit d'une décroissance dans la demande de vols pendant la récession. On offre plus de vols et de places dans tous les marchés qu'on ne le faisait pendant la période d'essor économique de 1983 à 1987.

Les deux grands transporteurs subissent des difficultés à court terme à cause de la baisse de la demande sur les routes achalandées et long-courrier. Ils doivent également contrer leur capacité excédentaire par des mises à pied, des réductions du nombre des vols et par le transfert de leurs services à des réseaux de transporteurs affiliés.

Les voyageurs et les expéditeurs peuvent choisir parmi des vols plus nombreux et des services plus fréquents qu'avant 1988 par suite de l'expansion des affiliés régionaux qui ont fait l'acquisition de routes auparavant desservies par les grands transporteurs, élargissant par là leurs

activités sur des marchés trop peu desservis. Ainsi a-t-on intégré de manière efficace les collectivités du Nord et des régions éloignées aux réseaux des principaux transporteurs.

Il y a eu décroissance du prix moyen déboursé par les voyageurs de 1987 à 1990, puis une faible augmentation depuis 1990, qui s'explique par le recours plus grand à prix réduits. Maintenant, les niveaux de tarification ont rejoint les niveaux de 1987. Cette tendance cadre avec la moyenne des recettes, en réduction depuis 1987 et maintenant stable.

En vertu de la *LTN 1987*, on a vu la continuation d'un certain régime réglementaire pour ce qui est des services aériens du Nord et des régions éloignées (l'obtention de licences et les plaintes contre les prix excessifs), et ce, du fait de la fragilité des services aériens de ces régions. Depuis 1988, il y a eu dépôt de 209 plaintes s'opposant à des demandes de licence, dont deux ont été agréées. L'Office a examiné cinq plaintes relatives à des tarifs, et il a déterminé que les tarifs étaient raisonnables. Des sondages menés auprès des voyageurs dans le cadre des activités des examens annuels ont révélé l'appui du public pour le maintien de la réglementation dans les régions septentrionales et éloignées.

INTRODUCTION

Aux termes du paragraphe 266 (3) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (*LTN 1987*), il faut tenir compte, dans l'examen complet, des deux aspects suivants des services aériens :

- « l'effet de la présente loi sur le service aérien dans les diverses régions du Canada et notamment sur les trajets à faible trafic »;
- « l'utilité de maintenir ou de modifier les règlements économiques spéciaux applicables au service aérien desservant les régions septentrionales ou éloignées ».

La *LTN 1987* devait réduire la réglementation et faire en sorte qu'on se fie aux forces du marché pour améliorer le service aux voyageurs et aux expéditeurs. Elle a supprimé la plus grande partie de la réglementation économique du transport aérien dans le sud du Canada et changé les règlements dans les régions septentrionales et éloignées.

Avant l'adoption de la *LTN 1987*, les contrôles d'entrée sur le marché obligeaient les demandeurs du sud du Canada à démontrer que les services proposés répondaient aux critères de nécessité et de commodité du public. Maintenant, les transporteurs doivent être Canadiens et n'ont qu'un test d'aptitude à passer (par exemple, pour satisfaire aux normes de sécurité et d'assurance). Autrefois, les transporteurs qui voulaient réduire ou discontinuer un service devaient obtenir une approbation. Actuellement, ils n'ont qu'à donner un préavis de 120 jours. Les transporteurs n'ont plus besoin de présenter les prix et les taux, seulement de les publier. La *LTN 1987* permet à l'Office national des transports de contrôler les augmentations de prix sur les routes monopolistiques dans le sud du Canada.

La *LTN 1987* reconnaît le rôle spécial du transport aérien dans le Nord et les régions éloignées. Pour les services dans ces régions, les transporteurs doivent également prouver qu'ils ont l'aptitude nécessaire. Une personne ou une compagnie peut demander à l'Office de refuser la licence mais elle doit prouver que le service en question nuirait au public. Elle peut aussi se plaindre à l'Office au sujet d'une augmentation des prix sur les routes des régions septentrionales et éloignées; si l'Office juge que ces prix sont excessifs, il peut les réduire. Les catégories de licence pour les services aériens dans le sud du Canada ont été éliminées. Dans le Nord, les catégories de licence pour service régulier, spécialisé ou d'affrètement demeurent telles quelles et l'Office peut limiter les licences à des routes particulières et à certains types d'aéronefs.

Les règlements sur le service aérien international demeurent les mêmes mais il y a eu rationalisation de certains aspects administratifs.

La présente analyse, faite par le personnel de l'Office, porte sur les changements apportés aux services aériens partout au Canada depuis 1988 et rend compte de la façon dont les contrôles spéciaux s'appliquent aux services aériens dans les régions septentrionales ou éloignées.

SERVICES

La présente section expose les changements survenus dans les services aériens et les prix depuis l'adoption de la nouvelle loi. Elle décrit ensuite les changements dans la structure de l'industrie découlant de la nécessité de répondre aux exigences des voyageurs et des expéditeurs.

À la suite de l'introduction de la nouvelle loi, l'économie est entrée dans une récession, laquelle a réduit la demande de services aériens. Cette situation a influencé le niveau de service fourni par les transporteurs aériens depuis le troisième trimestre de 1989. Le trafic de passagers a augmenté pour les services réguliers quand l'économie a redémarré, après la récession de 1981-1982, et à la suite de l'assouplissement des contrôles en 1984. Le nombre de passagers des services réguliers offerts par tous les transporteurs au Canada a augmenté de plus de 47 p. cent entre 1983 et 1990. La plus grande partie de cette augmentation s'est produite entre 1983 et 1987. Le trafic de passagers a commencé à diminuer en 1989 et a poursuive sa décroissance en 1991. La demande de services aériens a également baissé à cause de la guerre du Golfe qui a fait hausser le prix du carburant, faisant monter pendant une courte période les prix des services aériens.

Comme résultat de la demande réduite, les transporteurs ont modifié leurs services. Les sections suivantes décrivent les tendances cernées sur les 25 plus importants marchés, sur les marchés régionaux et dans les services de fret.

Les 25 plus grands marchés

Le nombre de vols, directs et indirects, entre les 25 plus importantes paires de villes a augmenté de 1987 à 1989 et diminué par la suite (annexe 9.1). Le nombre de places montre la même tendance. Cependant, par rapport à 1983, les vols et les places offerts ont augmenté de 46 et 20 p. cent. En ce qui concerne le type d'aéronefs, le nombre de vols d'avions à réaction offerts

en 1991 était inférieur de 10 p. cent à celui de 1987, mais supérieur de 18 p. cent à celui de 1983. Le nombre de vols d'autres types d'avion était inférieur de 22 p. cent à celui de 1987 mais supérieur de 723 p. cent à celui de 1983. Ces chiffres montrent la croissance des compagnies aériennes régionales dont la flotte comprend ce type d'aéronef.

Provinces de l'Atlantique

D'après un échantillon de 13 paires de villes dans la région de l'Atlantique (annexe 9.2), il y a 23 p. cent plus de vols offerts en 1991, comparativement à 1987, et 185 p. cent de plus qu'en 1983. Pour les avions non réactés, il y a eu 33 p. cent plus de vols offerts en 1991 qu'en 1987, et 510 p. cent de plus qu'en 1983. Entre 1987 et 1991, le nombre de places est demeuré sensiblement identique; toutefois, il était supérieur de 40 p. cent à celui de 1983.

Ontario et Québec

Selon un échantillon de 16 paires de villes dans ces deux provinces, depuis 1990, le total des vols a diminué de façon marginale, mais a augmenté de 15 p. cent par rapport à 1987 et de 158 p. cent par rapport à 1983. Depuis 1990, le nombre de vols d'avions à réaction a diminué de 88 p. cent et il est inférieur de 98 p. cent à ceux de 1987 et 1983 (ce qui est dû, en partie, à la perte des services d'Intair). Cependant, le nombre de vols d'avions non réactés était, en 1991, supérieur de 83 et 649 p. cent à ceux de 1987 et 1983. Le nombre de places disponibles était légèrement inférieur à celui de 1990, de 21 p. cent inférieur à celui de 1987 mais supérieur de 5 p. cent à celui de 1983.

Provinces de l'Ouest

L'examen du service fourni entre 22 paires de villes dans les Prairies et en Colombie-Britannique révèle une baisse marginale, entre 1990 et 1991, des vols réguliers. Cependant, ces vols étaient supérieurs de 8 p. cent à ceux de 1987 et de 97 p. cent à ceux de 1983. Depuis 1990, les transporteurs régionaux offrent 11 p. cent plus de vois d'avions non réactés. En 1991, le nombre de vols de ces derniers avions était supérieur de 54 et 776 p. cent à ceux de 1987 et 1983. Comme dans d'autres régions, de 1990 à 1991, les vols d'avions à réaction ont diminué de 54 p. cent. Le nombre de places a baissé de 17 p. cent de 1990 à 1991, de 26 p. cent par rapport à 1987 et diminué de 13 p. cent par rapport à 1983.

Services aériens dans le Nord

Le nombre de vols offerts a diminué de 9 p. cent de 1990 à 1991 entre 60 paires de villes du Nord, c'est-à-dire des routes à destination, en provenance ou à l'intérieur du Nord. Ce nombre représente cependant une augmentation de 18 p. cent par rapport à 1987 et de 111 p. cent par rapport à 1983. Le nombre de places en 1991 a également baissé de 3 p. cent par rapport à 1990. Dans ce cas-ci également, le nombre de places offertes était pourtant supérieur de 22 p. cent à celui de 1987 et de 53 p. cent à celui de 1983. Par type d'aéronef, le nombre de vols d'avions à réaction a baissé de 2 p. cent par rapport à 1990, tandis que celui d'avions non réactés a diminué de 14 p. cent. Toutefois, dans cette région, le nombre d'avions à réaction était supérieur de 15 p. cent à celui de 1987 et de 12 p. cent à celui de 1983. De même, le nombre de vols d'avions non réactés était supérieur de 20 p. cent à celui de 1987 et de 630 p. cent à celui de 1983.

Fret

La croissance de la manutention du fret depuis 1988 figure à l'annexe 9.7. Le tonnage de fret a augmenté de 1988 à 1990, puis a décliné quelque peu en 1991. Bien qu'on ait noté une amélioration, la plupart des répondants aux sondages menés par l'Office, dans le cadre de ses examens annuels, rapportent peu de changements dans le services. Le service de fret est surtout important pour les collectivités septentrionales ou éloignées. Les transporteurs régionaux ont ajouté des services et amélioré les liens avec les marchés méridionaux.

Sommaire

En dépit de la diminution récente du service due à la baisse de la demande de services aériens au cours de la récession, le service offert aux voyageurs et aux expéditeurs s'est amélioré par rapport aux années antérieures à 1988. La concurrence s'est avivée dans le sud et le nord du Canada, ainsi que le montre les changements dans les services des marchés régionaux et l'augmentation du nombre de routes desservies par deux ou plusieurs transporteurs depuis 1988 (annexe 9.7).

Air Canada et Canadi*n, les deux grands transporteurs, font face à des difficultés à court terme par suite d'une demande affaiblie sur les routes à fort volume et à long-courrier. Ils ont dû régler le problème de la capacité excédentaire au moyen de réductions de service sur certaines routes. Cependant, les transporteurs offrent plus de vols et de places qu'entre 1983 et 1987 alors que l'économie était vigoureuse, permettant par là plus de choix et de flexibilité aux voyageurs. Bien que certaines collectivités ont perdu les services par avion à réaction d'un

principal transporteur, ces services sont habituellement remplacés par ceux, plus fréquents, assurés par avion à turboréacteurs et (ou) par avion à réaction plus petit, fournis par les affiliés régionaux des grands transporteurs et des transporteurs « nichés » dans les régions.

Les compagnies affiliées des principaux transporteurs continuent d'élargir leurs activités en prenant en charge les routes de ces derniers et en ajoutant des services sur de nouveaux marchés « locaux », ceci au moyen de services essentiellement assurés par avion non réacté. L'expansion des transporteurs régionaux a aussi permis d'établir un lien entre les collectivités septentrionales ou éloignées et les réseaux des principaux transporteurs.

PRIX

Une mesure de l'acceptabilité des prix est le revenu moyen des transporteurs par passager-kilomètre parcouru, autrement dit, le « rendement ». L'annexe 9.3 indique le rendement depuis 1986, en dollars constants, des gros transporteurs et de leurs affiliés.

Depuis 1988, cette mesure indique un rendement stable; mais ce dernier a diminué depuis 1987. Ces données montrent que la concurrence et la récession ont eu une incidence sur l'industrie.

L'enquête de Statistique Canada sur la base tarifaire rend compte d'une augmentation de l'indice du tarif de la classe économique (y compris la classe affaire) et de l'indice du tarif promotionnel pour les services intérieurs réguliers exploités par des transporteurs de niveau I entre 1986 et 1990. L'annexe 9.4 montre que l'indice du tarif de la classe économique est supérieur à l'indice des prix à la consommation (IPC) pour la même période. La comparaison avec l'IPC ne prend pas en considération le recours accru, depuis 1983, aux tarifs promotionnels.

L'annexe 9.5 montre que le tarif promotionnel est de plus en plus utilisé depuis 1983. Les rabais sont offerts sur presque toutes les routes dans le Sud et dans le Nord. Ils peuvent coûter jusqu'à 50 p. cent des prix de base ou de classe économique. Sur les routes à forte densité et les routes populaires long-courrier, les transporteurs offrent des prix réduits pour remplir leur capacité et concourir. Cependant, les rabais sont plus élevés sur ces dernières routes en raison de la concurrence des affréteurs.

Au deuxième trimestre de 1991, 64 p. cent des passagers sur les vols intérieurs dans le sud du Canada ont voyagé à des prix réduits, ce qui représente le pourcentage le plus élevé pour un

deuxième trimestre depuis le début de l'enquête en 1983. Ce chiffre découle de la stratégie de vente de places d'Air Canada et de Canadi˙n. Il s'agit d'une augmentation de 16 et 44 p. cent par rapport à la même période en 1987 et 1983, dépassée seulement par le chiffre observé au troisième trimestre, soit 69 p. cent. (Normalement, les compagnies réduisent surtout les prix au troisième trimestre.)

De même, au deuxième trimestre de 1991, 42 p. cent des passagers sur des vols à destination, en provenance ou à l'intérieur du Nord ont voyagé à des prix réduits. Il s'agit d'une augmentation de 6 p. cent par rapport à 1987 et de 35 p. cent par rapport à 1983.

Une concurrence accrue, résultant du recours plus répandu aux prix réduits, a ralenti les augmentations des tarifs aériens. Comme le montre l'annexe 9.1, depuis 1987, les prix réduits et de la classe économique ont augmenté mais, dans l'ensemble, les tarifs, en dollars constants, sont demeurés plutôt stables depuis cette période. En 1991, les prix moyens étaient de 8. p. cent supérieurs à ceux de 1987 en raison de l'utilisation croissante des prix réduits depuis 1987.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Les services aériens sont surtout assurés par deux gros transporteurs, Air Canada et Canadi˙n, qui ont maintenant un réseau de routes étendu comportant des transporteurs affiliés régionaux. Au début des années 1980, l'industrie aéronautique avait déterminé les rôles des transporteurs. Les plus petites compagnies servaient de receveurs et distributeurs des services des transporteurs régionaux et nationaux. Depuis le milieu des années 1980, ce réseau a été remplacé par deux autres liés aux gros transporteurs, lesquels se sont étendus lors de l'achat de transporteurs autonomes, de fusions et d'alliances. Les compagnies aériennes ont alors pu établir des liens entre les vols nationaux, régionaux et locaux, ce qui a créé deux réseaux concurrentiels.

En 1989, la récession a entraîné une diminution de la demande et la guerre du Golfe a fait hausser les prix du pétrole, réduisant les revenus des deux gros transporteurs. Ces derniers ont souffert de leur capacité excédentaire et ont été forcés de réorganiser leur service, de mettre des employés en disponibilité et d'offrir beaucoup de prix réduits. L'économie en baisse a obligé les grandes compagnies aériennes à céder, dès le milieu des années 1980, leur service sur la plupart des routes de faible densité à leurs affiliés régionaux. La capacité intérieure par secteur a donc changé. Comme le montre l'annexe 9.6, les transporteurs affiliés régionaux ont fait

passer leur part de places de 28 p. cent en 1988 à 36 p. cent en 1991. Ils ont acquis des routes desservies auparavant par les gros transporteurs et ont ajouté des services locaux à ceux qu'ils offraient. Ce changement a amélioré le service sur les plus petites routes des compagnies aériennes de troisième niveau.

Le nouveau régime compétitif a également eu une incidence sur les compagnies autonomes, en particulier les affréteurs. En 1987 et 1988, de nombreux services d'affrétement ont commencé à être offerts. Dès 1990, la récession et la concurrence accrue avait entraîné la faillite de six affréteurs. En dépit de la cessation de plusieurs services d'affrétement, la capacité des affréteurs demeure plus élevée que celle qui était offerte aux voyagistes au milieu des années 1980.

Dans le secteur des services réguliers, après la disparition d'Intair et de City Express, il reste deux compagnies indépendantes, soit Air Inuit et First Air. D'autres transporteurs ont été repris par les affiliés des deux gros transporteurs aériens.

Dans l'ensemble, en résultante de l'accroissement de la concurrence, le nombre de transporteurs aériens intérieurs détenant une licence et le nombre de licences intérieures délivrées ont constamment augmenté. Ces tendances figurent à l'annexe 9.7.

RÈGLEMENTS DANS LE NORD ET DANS LES RÉGIONS ÉLOIGNÉES

La *LTN 1987* a gardé certains contrôles sur les services aériens dans le Nord et les régions éloignées en raison de la fragilité des marchés de ces régions. Ces contrôles visent l'entrée sur le marché, les plaintes à l'égard des prix excessifs et certaines restrictions imposées sur les licences. L'annexe 9.8 montre la région du Canada où s'appliquent ces contrôles.

Dans le Sud, l'Office doit délivrer une licence à un demandeur qui a réussi le test d'aptitude. Dans le Nord, un tel demandeur peut aussi obtenir une licence d'exploitation de service mais une personne ou un groupe quelconque peut s'opposer à la délivrance de la licence proposée. Il appartient à celui qui fait opposition de prouver que la licence provoquerait une réduction importante des services ou perturberait la prestation de ces derniers.

Depuis 1988, il y a eu 209 oppositions dont deux ont été agréées. Les sondages menés par l'Office dans le cadre des examens annuels n'ont cerné aucune opinion majoritaire condamnant le processus de la preuve inversée. En fait, environ 70 p. cent des personnes interrogées n'ont émis aucun avis sur l'efficacité du processus. De même, 50 p. cent des répondants ont omis de dire s'il fallait, d'après eux, garder le processus, et 40 p. cent ont déclaré qu'il faudrait le préserver.

Depuis 1988, cinq plaintes sur des prix excessifs ont été déposées à l'Office. Dans tous les cas, l'Office jugeait que les prix étaient raisonnables. Les enquêtes de l'Office ont également révélé un appui pour le maintien de cette disposition.

Annexe 9.1

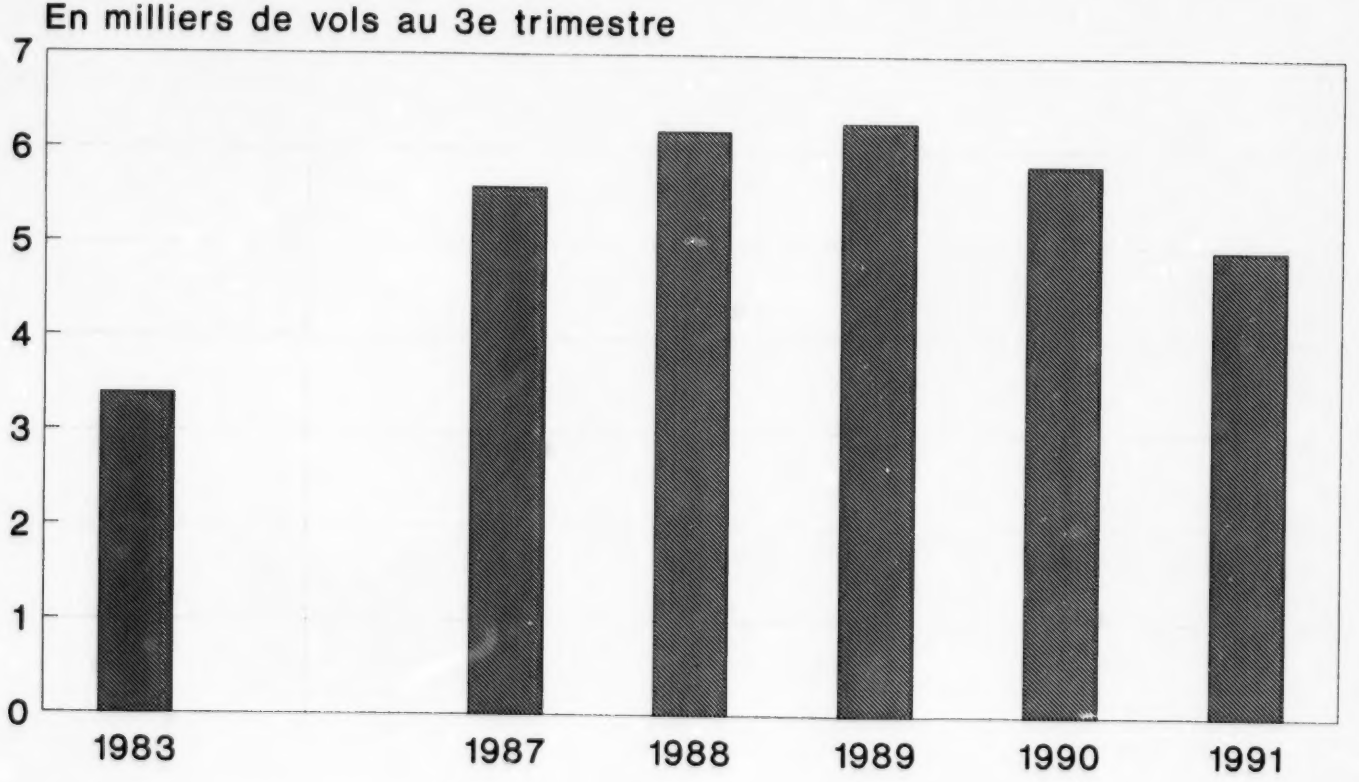
Les 25 plus grands marchés canadiens de paires de villes

Année	Nombre sur les services réguliers hebdomadaire Vols (3e trimestre)	Places (3e trimestre)	Taux moyen (en dollars constants de 1991)
1983	3 386	467 735	-
1987	5 594	604 292	177,42
1988	6 188	743 013	158,29
1989	6 286	698 550	165,93
1990	5 845	619 550	180,68
1991	4 953	562 030	188,77

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 9.1A

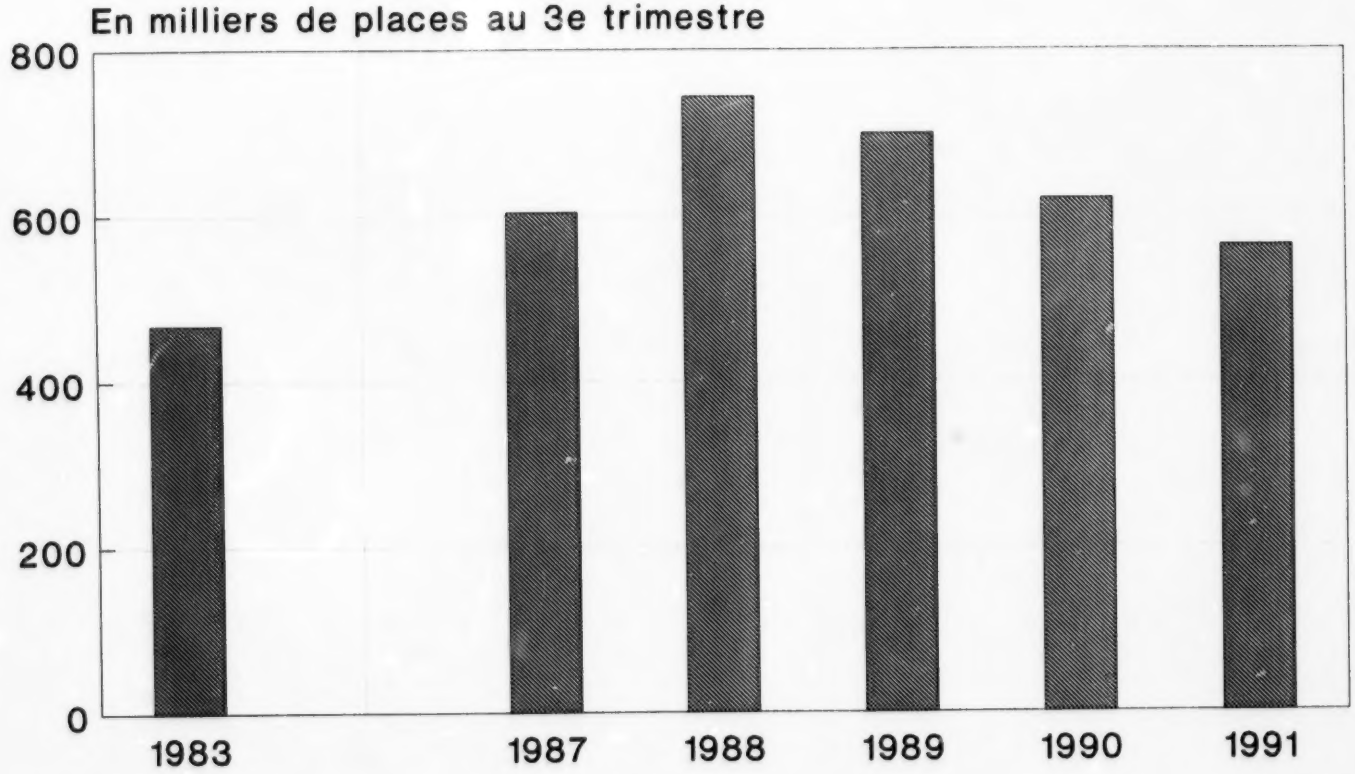
Vols réguliers hebdomadaires pour les 25 plus grands marchés canadiens



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 9.1B

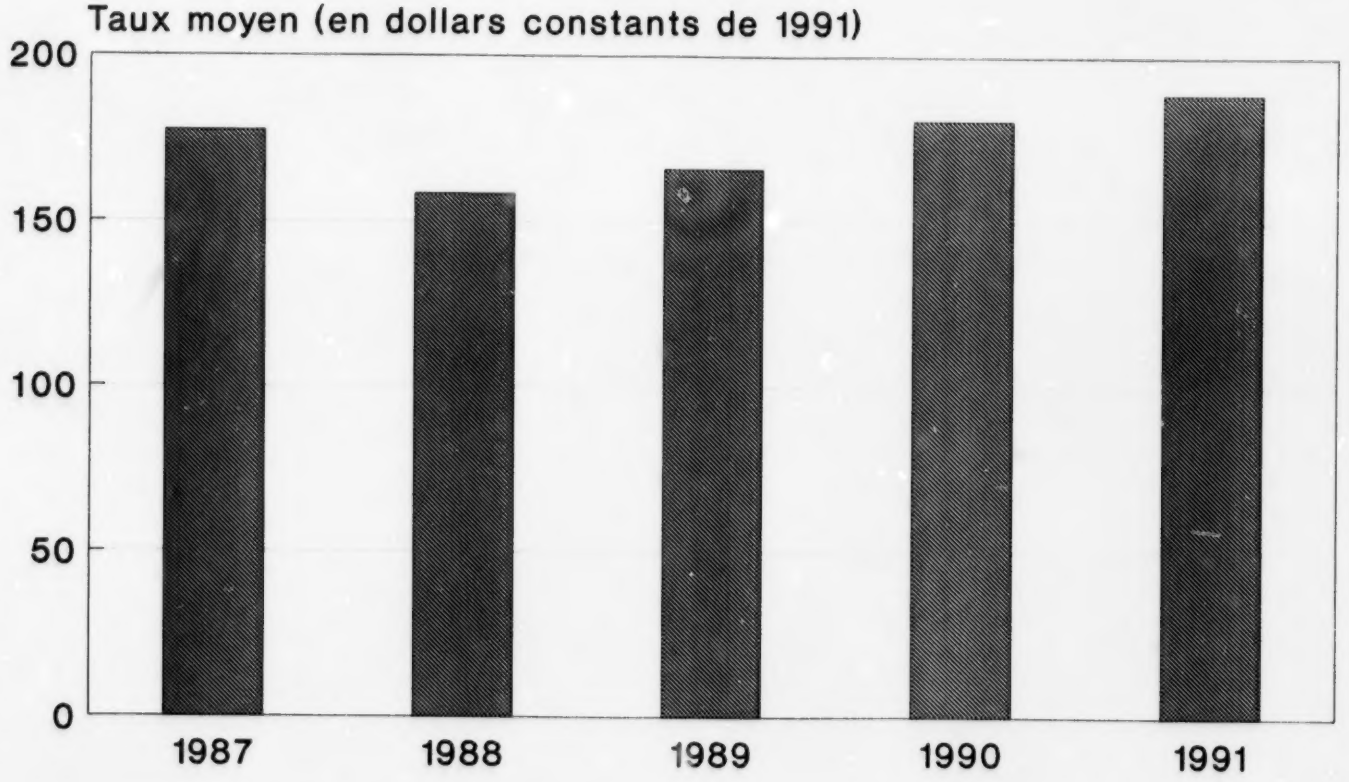
Places sur les vols réguliers hebdomadaires pour les 25 plus grands marchés canadiens



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 9.1C

Moyenne de taux aériens pour les 25 plus grands marchés canadiens



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 9.2

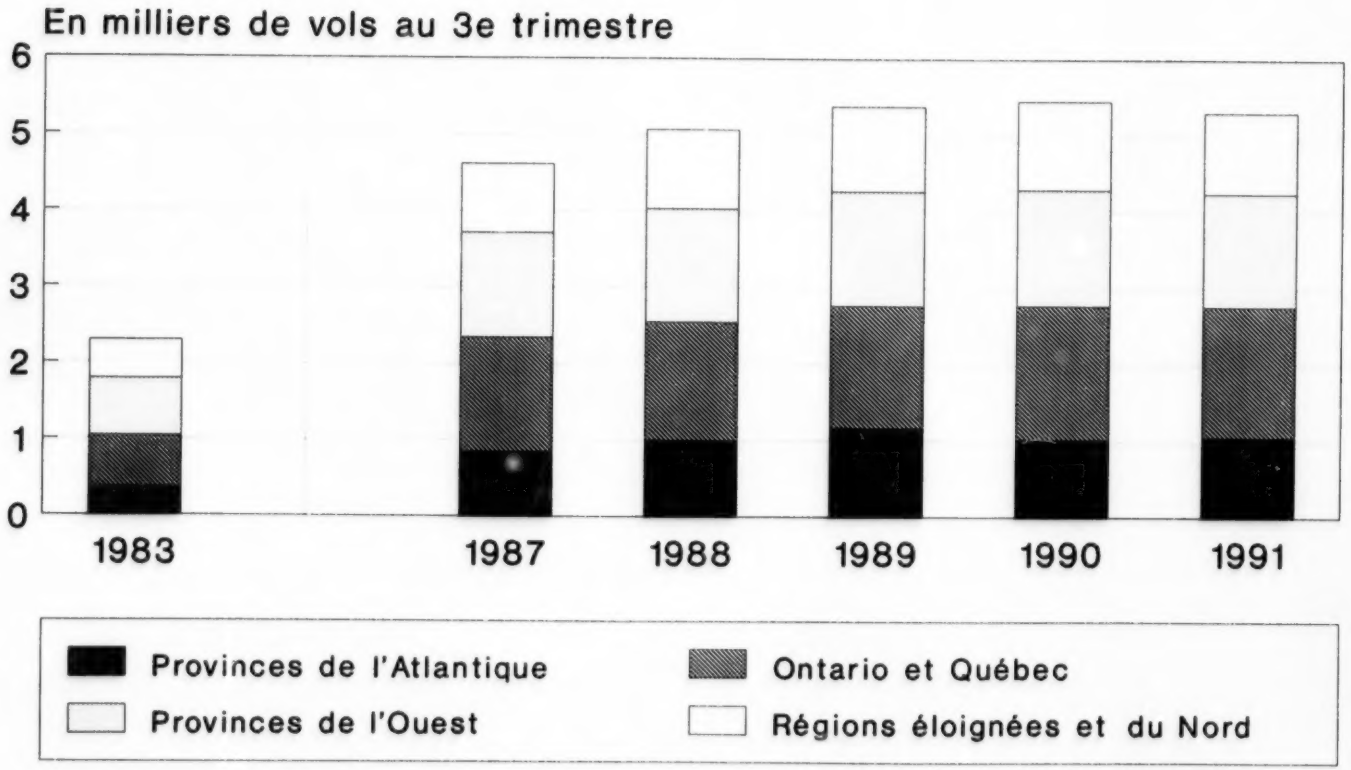
Places et vols réguliers hebdomadaires sur les marchés régionaux canadiens

	Année	Provinces de l'Atlantique	Ontario et Québec	Provinces de l'Ouest	Régions éloignées et du Nord	Total
Vols (3e T)	1983	368	667	753	501	2 289
	1987	852	1 495	1 368	895	4 610
	1988	1 002	1 544	1 487	1 032	5 065
	1989	1 169	1 600	1 495	1 109	5 373
	1990	1 025	1 752	1 517	1 161	5 455
	1991	1 049	1 723	1 481	1 055	5 308
Places (3e T)	1983	32 474	57 014	77 758	46 016	213 262
	1987	45 444	75 714	92 083	57 892	271 133
	1988	48 244	74 577	93 658	65 674	282 153
	1989	52 319	67 830	85 051	71 338	276 538
	1990	48 070	64 054	81 992	72 628	266 744
	1991	45 624	60 079	68 000	70 616	244 319

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 9.2A

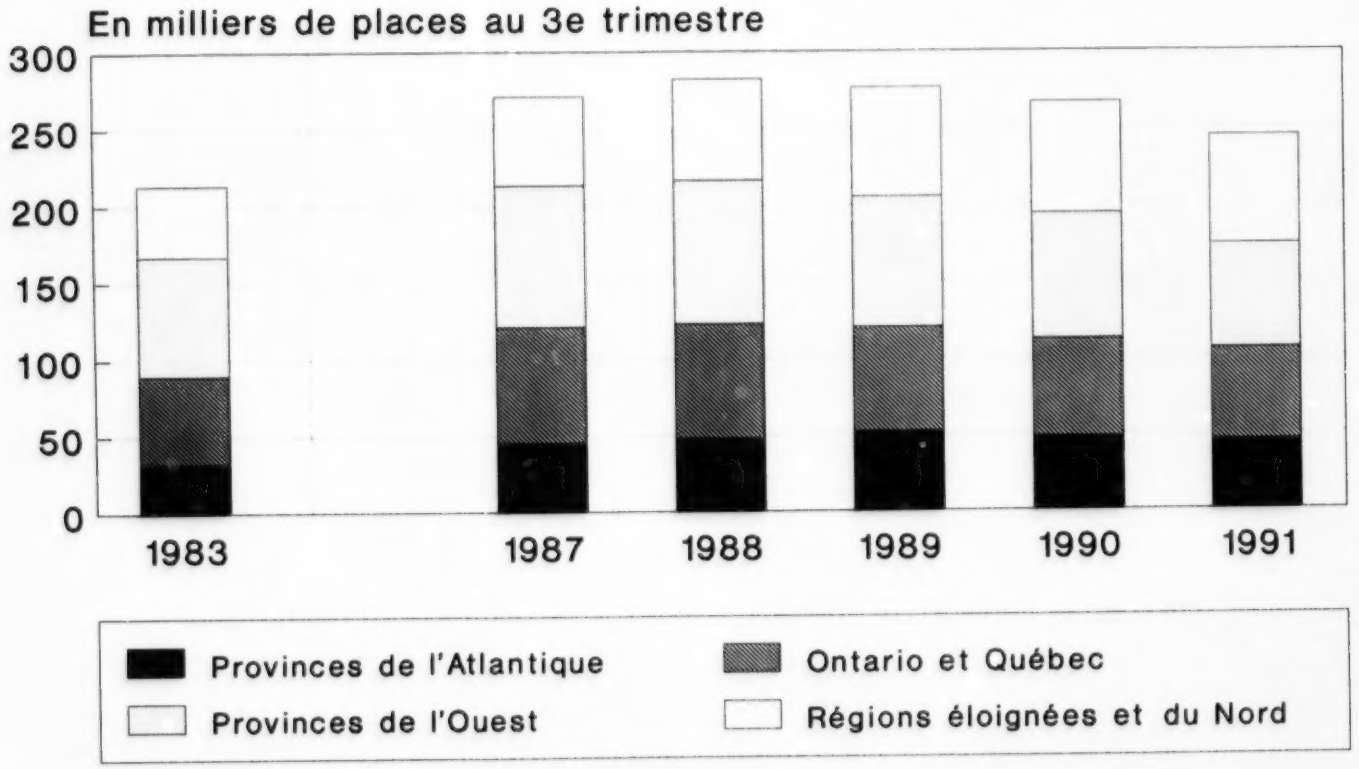
Vols réguliers hebdomadaires sur les marchés régionaux canadiens



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 9.2B

Places sur les vols réguliers hebdomadaires sur les marchés régionaux canadiens



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 9.3

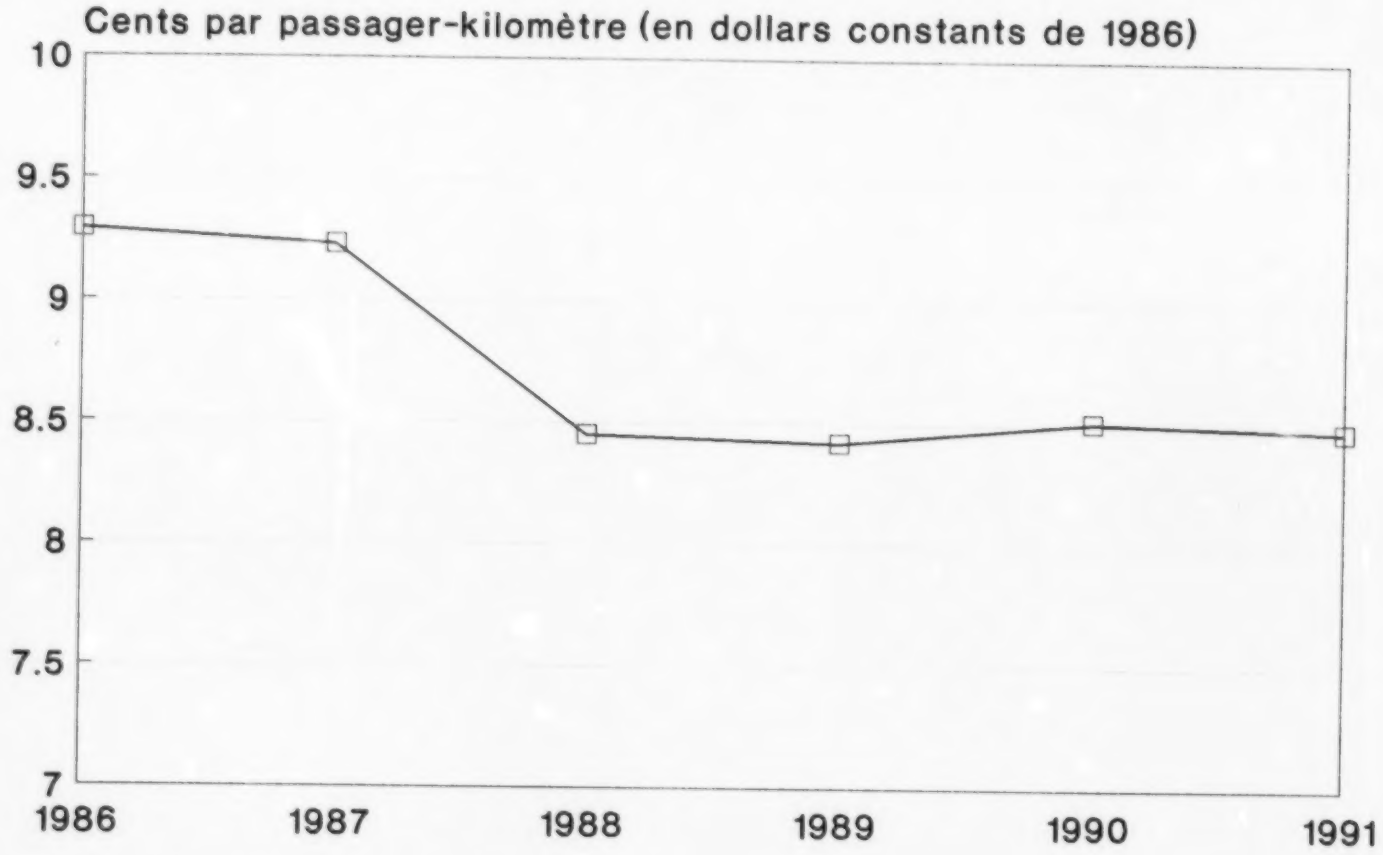
Rendement d'Air Canada et de PWA Corp.

Année	Cents par passager-kilomètre (en dollars constants de 1986)
1986	9,29
1987	9,23
1988	8,45
1989	8,42
1990	8,51
1991	8,48

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Air Canada et PWA Corp.

Annexe 9.3A

Rendements d'Air Canada et de PWA Corp.



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Air Canada et PWA Corp.

Annexe 9.4

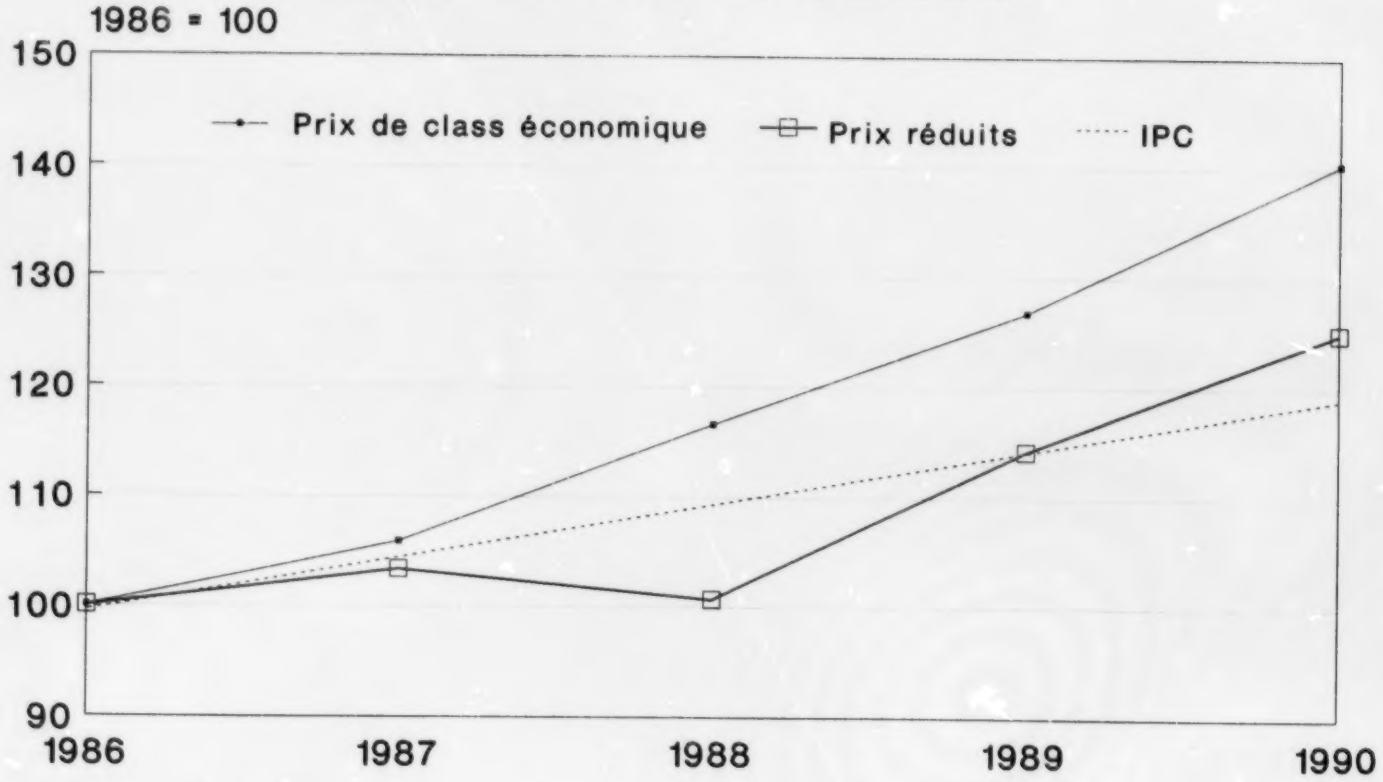
Comparaison entre l'index des prix aériens et l'indice des prix à la consommation sur les routes du sud du Canada

	1986 = 100		
Année	**Prix de classe économique**	**Prix réduits**	**IPC**
1986	100,0	100,0	100,0
1987	105,9	103,4	104,4
1988	116,6	100,7	108,6
1989	126,8	114,2	114,0
1990	140,4	125,0	119,5

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques Canada

Annexe 9.4A

Comparaison entre l'index des prix aériens et l'indice des prix à la consommation sur les routes du sud du Canada



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques Canada

Annexe 9.5

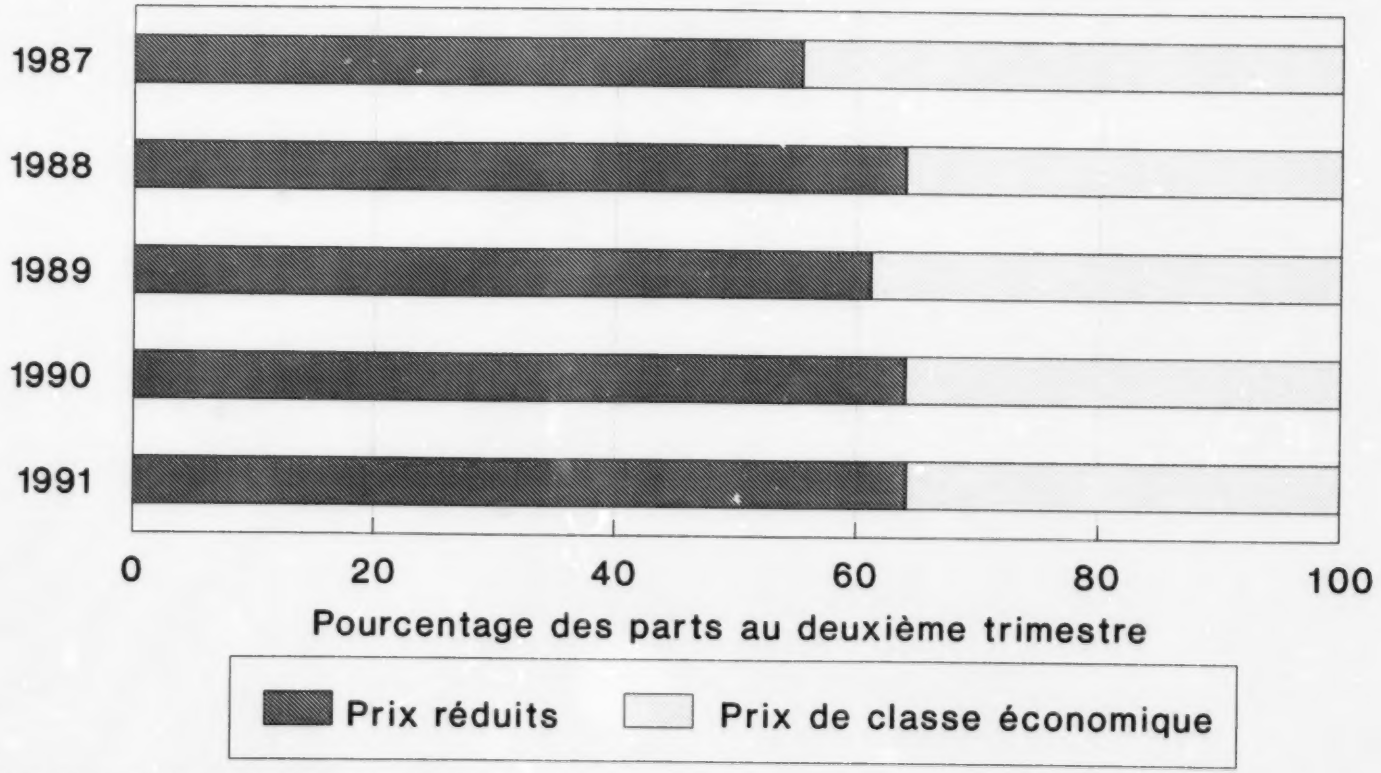
Comparaison entre le recours aux prix réduits et celui aux prix de classe économique

	Pourcentage des parts au 2e trimestre	
Year	Prix réduits	Prix de classe économique
	%	%
1987	55,3	44,7
1988	64,0	36,0
1989	61,2	38,8
1990	64,1	35,9
1991	64,2	35,8

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 9.5A

Comparaison entre le recours aux prix réduits et celui aux prix de classe économique



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

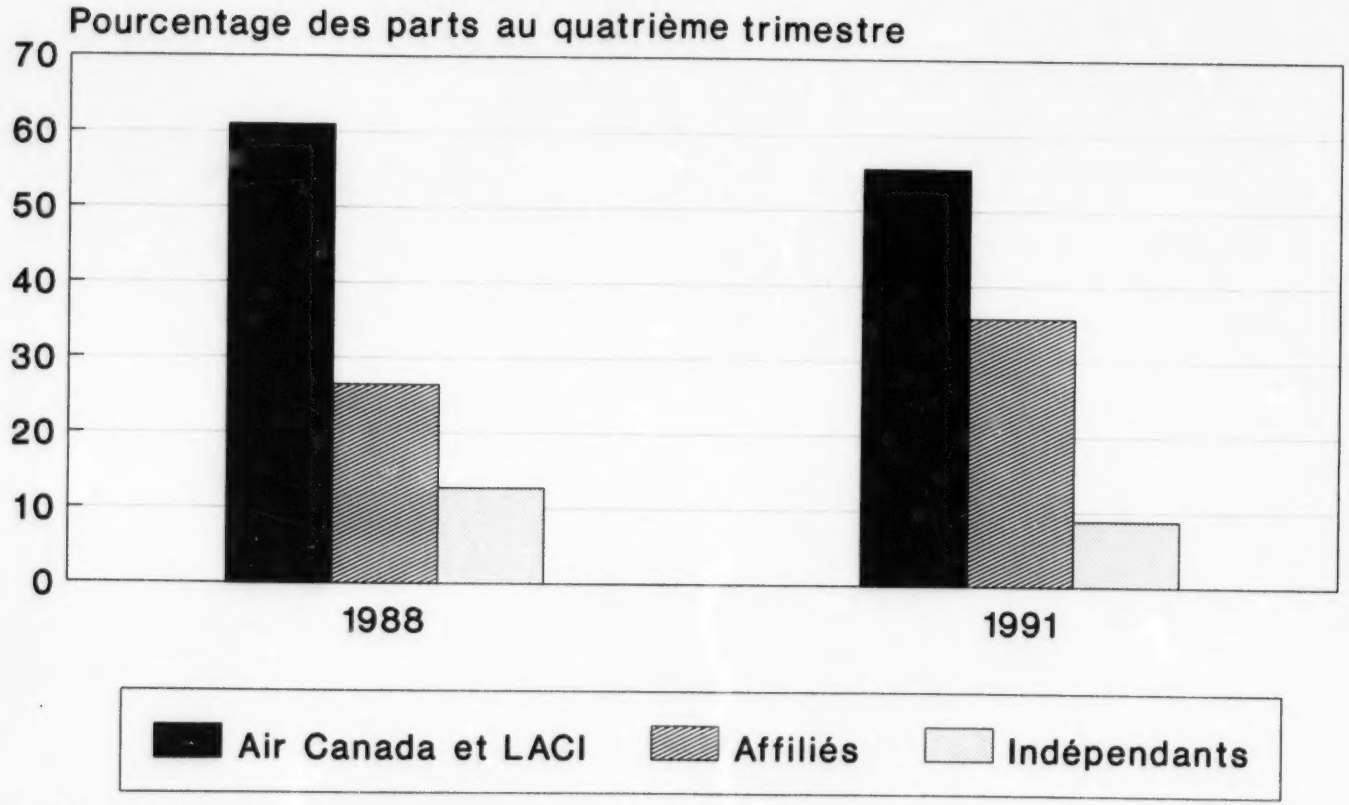
Part des places hebdomadaires totales par secteur

	Pourcentage des parts au 4e trimestre		
Année	Air Canada et LACI	Affiliés	Indépendants
	%	%	%
1988	60,9	26,4	12,7
1991	55,5	35,7	8,8

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Transports Canada

Annexe 9.6A

Part des places hebdomadaires totales par secteur



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Transports Canada

Annexe 9.7

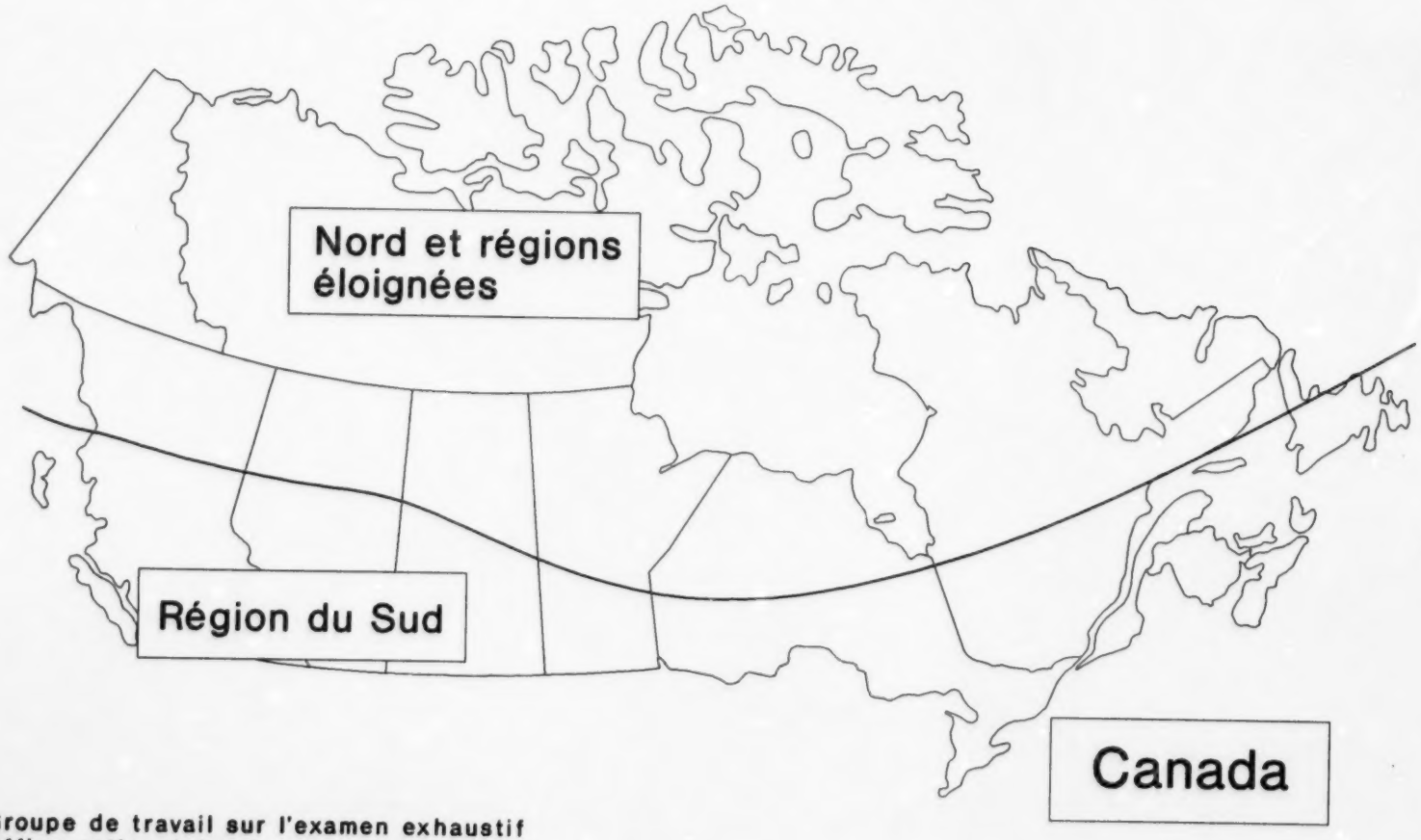
Autres statistiques sur le transport aérien

Année	Licences détenues au Canada	Routes desservies par un ou plusieurs transporteurs au Canada	Fret manutentionné aux aéroports canadiens
		(%)	(millions de kg)
1983	–	16,6	–
1988	1 858	23,2	620
1989	2 012	28,8	714
1990	2 198	30,8	722
1991	2 430	28,4	684

Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 9.8

Délimitation entre les routes du sud et du nord du Canada pour la délivrance de licences



Groupe de travail sur l'examen exhaustif
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Ce rapport est le neuvième d'une série :

1.	L'accès à des services ferroviaires concurrentiels	(ISBN -- 0-662-97416-6)
2.	La rationalisation du réseau ferroviaire	(ISBN -- 0-662-97417-4)
3.	Un réseau de transport intégré et concurrentiel : La réponse aux besoins des expéditeurs et des voyageurs	(ISBN -- 0-662-97418-2)
4.	Les taux ferroviaires compensatoires	(ISBN -- 0-662-97427-1)
5.	Les expéditeurs ferroviaires captifs	(ISBN -- 0-662-97420-4)
6.	La Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes	(ISBN -- 0-662-97422-0)
7.	L'accès aux réseaux ferroviaires continentaux	(ISBN -- 0-662-97419-0)
8.	L'accessibilité des services de transport pour les personnes handicapées	(ISBN -- 0-662-97423-9)
9.	Les services aériens	(ISBN -- 0-662-97424-7)